FLOTA POLSKA



MOLO W SOPOTACH (FOTOGRAFJA NADESŁANA PRZEZ SENAT W. M. GDAŃSKA)

N. 27. NUMER GDAŃSKO-GDYŃSKI 1935.

„GDYNIKA“ Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o.

Gdynia, ul. 10 Lutego. Telefon 19-37 Centrala

UBEZPIECZENIA kasko, transporty morskie, urządzenia portowe, składy i inne. Udziela informacji i porad w dziedzinie ubezpieczeń morskich i portowych. Przeprowadza likwidacje awarji i szkód w imieniu klijentów. Posiada swe oddziały w Warszawie i Gdańsku, Katowicach i Londynie

---

FERDINAND PROWE

G. m. b. H. DANZIG

SCHIFFSMAKLEREI
SCHIFFSLINIENAGENTUREN
SPEDITION
GETREIDE-ELEVATOREN
HOLZLAGERPLATZ
LAGERHÄUSER-
GÜTERUMSCHLAG
STAUEREI
BUNKERUNG

Telefon Nr. 280-51 Tel. Adr. „Prowe“

MAKLERSTWO
OKRĘTOWE
LINJE OKRĘTOWE
EKSPEDYCJA
ELEWATORY ZBOŻOWE
SKŁADY DRZEWNE
SKŁADY TOWAROWE
STAUERKA
BUNKROWANIE

GIESCHE SP. AKC.
ODDZIAŁ W GDYNI
GDYNIA

WĘGIEL

GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT m. b. H.
DANZIG



MAKLER OKRĘTOWY

Adres telegr.: LENSCHAT Gdańsk Gdynia Telefon: Gdańsk 25741-45 Gdynia 1885

FLOTA POLSKA

czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

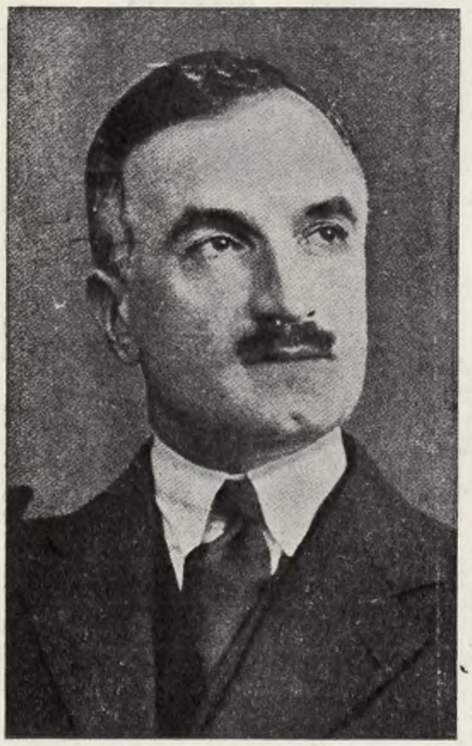
POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok VIII *Warszawa, 1935 r.* *Nr. 27*

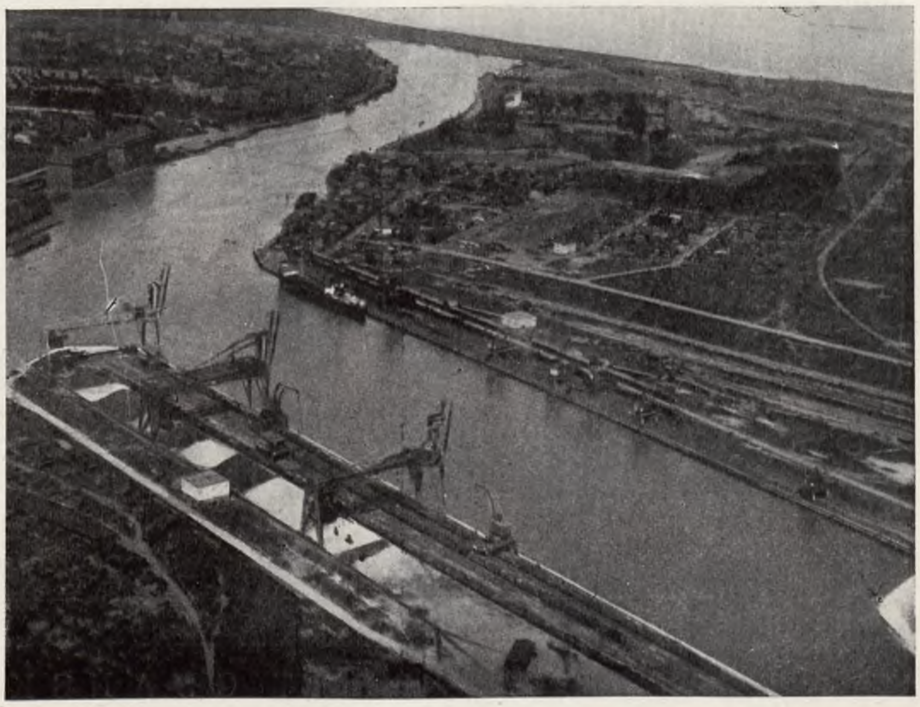
PORT GDAŃSKI



Strefa wolnocłowa z trzema nowoczesnemi hangarami składowemi dla drobnicy, wybudowanemi przez Radę Portu w latach 1926/31. W głębi basen Westerplatte wybudowany i wyposażony w latach 1924—1926



Komisarz Rządu Rzeczypltej Polskiej w w. m. Gdańsku minister dr. Kazimierz Papée



Port Gdański. Basen dla towarów masowych w Wisłoujściu, wybudowany i wyposażony przez Radę Portu w 1927—1929 r.

POPRAWA GOSPODARCZYCH STOSUNKÓW POLSKO-GDAŃSKICH

Zakaz wywozu dewiz z Rzeszy Niemieckiej postawił w b. trudnych warunkach kupiectwo gdańskie. Kupcy gdańscy dostarczali i dostarczyli wiele towarów do Niemiec, należności jednak za te towary zostały w Niemczech zamrożone. Kupcy gdańscy mogli otrzymać towary, ale ci, co na towary nie mieli zapotrzebowania, zostali pozbawieni płynnej gotówki, niezbędnej dla handlu.

Ów brak gotówki na rynku gdańskim był tym czynnikiem głównym, który zmusił organizacje społeczno-gospodarcze i czynniki kierownicze w. m. Gdańska do szukania środków zaradczych, do wydania szeregu zarządzeń. Zarządzenia te między innemi paraliżowały i normalne stosunki handlowe z Polską (zwłaszcza zarządzenia celne i reglamentacja obrotu dewizowego).

„Dnia 21 września r. b. (p. Nr. 39 „Polski Gospodarczej") został pomiędzy Rządem Polskim a Senatem M. W. Gdańska parafowany protokół, mający na celu usunięcie trudności, wynikających dla życia gospodarczego z czasowej reglamentacji obrotu dewizowego.

Jak wiadomo, już protokół polsko-gdański z dn. 8/VIII r. b., który położył kres zatargowi celnemu z Gdańskiem, przewidział utrzymanie na czas przejściowy reglamentacji guldena z jednoczesnem zawieszeniem pobierania opłat celnych w guldenach i przejściem na ten okres do uiszczania cła wyłącznie w złotych.

WŁADZE NACZELNE WOLNEGO MIASTA GDAŃSKA



Prezydent Senatu w. m. Gdańska Karol Greiser



Wiceprezydent w. m. Gdańska dr. Hurth



Kierownik działu propagandy przy Senacie w.m. Gdańska p. Paweł Ratzner, który w porozumieniu z prezydentem Senatu, udzielił fotografji, dotyczących w. m. Gdańska, a podanych w tym numerze

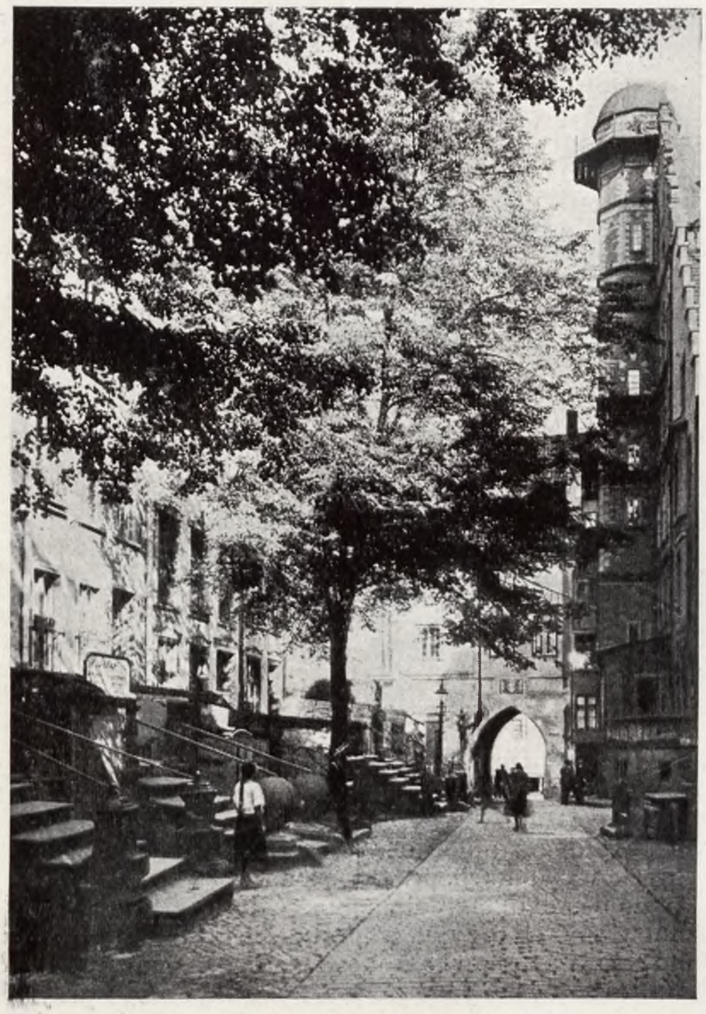
W protokóle z dn. 21 b. m. Senat Gdański zobowiązał się do utrzymania zupełnej swobody dysponowania dewizami dla celów polskiego handlu zagranicznego i do przydziału w tym celu w razie potrzeby dewiz za guldeny. W ten sposób zostały zabezpieczone interesy polskiego eksportu przez port gdański.

Rozwikłanie trudności w zakresie dostaw z Polski na rynek gdański poruczono organizacjom gospodarczym. Po stronie polskiej zadanie to zostało powierzone związkowi Izb Przemysłowo-Handlowych. Na tej drodze zostaną zbadane sprawy utrzymania ciągłości dostaw, równomiernego przydziału dewiz, ostatecznej likwidacji zamrożeń, dostarczania towarów do składów konsygnacyjnych i t. p. Przewidziane jest utworzenie stałej komisji polsko-gdańskiej, której zadaniem będzie znalezienie w poszczególnych wypadkach praktycznego rozwiązania.

W odniesieniu do reglamentacji obrotu pieniężnego Senat Gdański przyjął w protokóle z dn. 21 września r. b. następujące zobowiązanie: „Senat W. M. Gdańska dążyć będzie do możliwie szybkiego przywrócenia całkowitej swobody obrotów pieniężnych pomiędzy Polską a Gdańskiem zgodnie z art. 195 ust. 3 Umowy Warszawskiej“.



Z panoramy Gdańska. Z lewa ratusz, po środku kościół Panny Marji i krankor



Z zakątków Gdańska: ul. Kobiet (Frauengasse)



Widok z mola spacerowego w Sopotach na Bałtyk i na idące w kierunku Gdyni okręty

INWESTYCJE W PORCIE GDAŃSKIM PO ROKU 1920*)

Inwestycje dokonane w porcie gdańskim po roku 1920 można podzielić na 3 główne grupy:

1) inwestycje Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku,
2) inwestycje Kolei polskich jako zarządu eksploatującego koleje portowe,
3) inne inwestycje, zwłaszcza prywatne i zarządu miejskiego.

Należy tu wyjaśnić, że Rada Portu oprócz administracji i eksploatacji właściwego portu objęła w posiadanie wszystkie te tereny i objekty w porcie, które należały przedtem do Prus wzgl. do Rzeszy za wyjątkiem dawniejszej stoczni cesarskiej, która została przejęta przez specjalne konsorcjum jako „Stocznia Gdańska". Koleje portowe, stanowiące własność Rady Portu, zostały na mocy zawartych umów oddane w administrację i eksploatację polskiego zarządu kolejowego.

Urządzenia portu gdańskiego w chwili obejmowania zarządu przez Radę Portu nie przedstawiały się jednolicie, ani pod względem wartości materjalnej, ani też z punktu widzenia wartości technicznej. Port sam posiadał dość duże walory, tak naturalne, jak i dzięki dużej ilości obudowanych nabrzeży. Brak jednak było nabrzeży głębszych. Z urządzeń stosunkowo najlepiej przedstawiały się urządzenia dla przeładunku i magazynowania produktów rolnych, zwłaszcza śpichlerze dla zboża i cukru. Magazyny dla drobnicy i inne, n.p. dla śledzi, były dość liczne i obszerne, częściowo jednak mało nowoczesne. Dość dużą wartość przedstawiały zbiorniki dla nafty i melasy. Urządzenia dla składania i przeładunku drzewa odpowiadały ilościowo mniej więcej ówczesnym potrzebom portu. Ich zdolność przepustowa wynosiła mniej więcej 300—400 000 ton rocznie. Najgorsze przygotowanie posiadał port gdański dla przeładunku większych ilości sypkich towarów masowych. Z kilkunastu dźwigów tylko znikoma ilość nadawała się do przeładunku tych towarów. Łączna zdolność przepustowa portu odnośnie do towarów, z których składał się ówczesny przeładunek, nie wychodziła dużo poza granice maksymalnego przeładunku osiągniętego w tym okresie, t. j. 2 400 000 ton rocznie.

Włączenie Gdańska do polskiego obszaru celnego spowodowało konieczność inwestycyj w porcie z dwuch głównie względów:

1) z powodu zmiany struktury obrotów,
2) z powodu znacznego wzrostu przeładunku niektórych towarów, zwłaszcza towarów masowych.

Jeśli chodzi o zmiany strukturalne, to zwłaszcza początkowy okres rozwoju polskiego handlu zamorskiego obfitował w duże zmiany i wahania, które czasami odwracały porządek rzeczy w porcie gdańskim. Tak było n. p. z węglem. Do roku 1924 węgiel pojawiał się w porcie gdańskim jako artykuł importowy, i to w mniejszych ilościach. W roku 1925 rozpoczął się eksport węgla polskiego, w związku z upływem kontyngentów niemieckich na węgiel górnośląski, osiągając odrazu 600 000 ton. Już w następnym roku — dzięki korzystnej konjunkturze z powodu strajku węglowego w Anglji — eksport ten wzrósł do 3,2 miljonów ton, a w 3 lata później do 5,5 miljonów ton. Jest to tylko jeden odcinek tej żywiołowej przemiany, coprawda najbardziej egzemplaryczny. Inny przykład stanowi drzewo, którego eksport do roku 1924 nie przekraczał 300 000 ton, a w roku 1927 osiągnął prawie 6-krotną ilość, to jest 1 760 000 ton.

Dla przeprowadzenia racjonalnych inwestycyj należało zdać sobie sprawę z tego, które objawy tego początkowo dość chaotycznego handlu mają charakter przejściowy, a które odpowiadają trwalszemu rozwojowi gospodarki polskiej. Gros zadań spadło siłą rzeczy na barki Rady Portu, której rola wykonawczyni statutu zapewniającego Polsce swobodne korzystanie z portu gdań-

*) Artykuł nadesłany przez Radę portu i dróg wodnych Gdańska.

skiego i centralna pozycja oraz parytetyczny skład zapewniający Polsce równy wpływ na jej działalność specjalnie ją do tego predestynowały. To też inwestycje, wykonane przez nią są tak pod względem rozmiarów jak i wartości większe, aniżeli inwestycje pozostałych partji. Rada Portu wykończyła przedewszystkiem 2 baseny na Holmie, rozpoczęte przed wojną, pobudowała nowe głębokie nabrzeże koło Dworca Wiślanego, i 2 nowe głębokie baseny na Westerplatte i w Wisłoujściu. Dla wyposażenia tych i innych części portu Rada Portu zakupiła 41 nowoczesnych dźwigów, pozatem 3 specjalne pomosty przeładunkowe dla wyładunku rudy i 3 taśmowce wraz z wywrotnicami wagonowemi itd. dla przeładunku węgla, 3 zasobniki automatycznie ważące dla dogodnego i szybkiego załadunku wagonów, przesównice wagonowe itd. W Wolnej Strefie Rada Portu pobudowała 3 olbrzymie hangary przybrzeżne dla przeładunku i składania drobnicy, zaopatrzone w nowoczesne środki dla lokomocji i podnoszenia towarów. Chronologicznie główne inwestycje Rady Portu przedstawiają się jak następuje:

1925: Dokończenie basenów nr. I i II na Holmie ok. 1 950 000 zł.

1924/26: Wykonanie basenu na Westerplatte łącznie z dźwigami, magazynami itd. ok. 10 500 000 zł.

1925/26: Nowy odcinek nabrzeża koło Dworca Wiślanego 2 560 000 zł.

1925: Zakup dźwigu pływającego o nośności 25 ton 470 000 zł. Zakup łamacza lodu 330 000 zł. Zakup nautofonu podwodnego i sygnalizatora używanego podczas mgły 170 000 zł.

1927: Urządzenia przeładunkowe nowego nabrzeża koło Dworca Wiślanego 2 100 000 zł.

1926/28: Dźwigi pełnobramowe dla północnego nabrzeża Wolnej Strefy 2 530 000 zł.

1926/28: Budowa I-go hangaru dla drobnicy w Wolnej Strefie na nabrzeżu południowem ok. 2 400 000 zł.

1927/29: Budowa nowego basenu dla towarów masowych w Wisłoujściu łącznie z kompletnem wyposażeniem 23 600 000 zł.

1928/29: Zakup „Rafinerji Cukru“ celem powiększenia Wolnej Strefy 2 620 000 zł.

1929/30: Budowa II-go hangaru dla drobnicy w Wolnej Strefie na stronie południowej 2 100 000 zł.

1926/30: 10 dźwigów dla południ. nabrzeża Wolnej Strefy 1 770 000 zł.

1931: Budowa hangaru północnego nr. II w Wolnej Strefie 700 000 zł.

1931: Poszerzenie hangaru C na Westerplatte 385 000 zł.

1923: Zakup dźwigów — lokomotyw i innych przyrządów przeładunkowych, modernizacja dźwigów 1 000 000 zł.

Inne urządzenia i ulepszenia 2 700 00 zł.

Ogółem więc wydatki Rady Portu na większe inwestycje w okresie 10 lat od 1923 r. do 1932 r. wynosiły około 58 miljonów zł p. Nadmienić należy, że basen



Stary port gdański nad Motławą. Grupa starych śpichlerzy, zmodernizowanych i dostosowanych do użytku na tak zwanej „Wyspie śpichlerzy“

i urządzenia na Westerplatte, przeznaczone pierwotnie dla przeładunku amunicji, na mocy umowy z Rządem Polskim zostały oddane dla celów handlowych i jedynie od czasu do czasu są odwoływane dla sporadycznego przeładunku materjałów wojennych.

Dla inwestycyj, wykonanych przez Koleje Polskie na terenie portu gdańskiego, nie posiadamy szczegółowych cyfr. Obejmują one cały szereg nowych torowisk w związku z akcją inwestycyjną Rady Portu, ponadto liczne ulepszenia i przebudowy. Wydatki na te inwestycje oceniane są na 10 — 11 miljonów złotych.

Odnośnie do trzeciej grupy inwestycyj istnieją dane co do ilości i rodzaju, brak natomiast danych co do kosztów. Wiadomo jedynie, że Gmina Miejska wydała na przedłużenie nabrzeża nad kanałem Keiserhafen i wyposażenie nowego odcinka w dźwigi ok. 1 575 000 zł. Inwestycje firm prywatnych obejmują między innemi:

budowę 16 pomostów dla przeładunku drzewa o łącznej długości okr. 1 200 m.

zniwelowanie i zaopatrzenie w kolejki polowe kilkuset tysięcy metrów kwadratowych placów składowych dla drzewa;

budowę 250 m. nowego nadbrzeża betonowego;

budowę około 40 000 m² nowych magazynów składowych;

budowę 6 zasobników (rezerwoarów) dla nafty o pojemności 6 000 ton;

zakup 10 dźwigów, w tem 3 pływających; modernizację względnie przebudowę wyposażenia przeładunkowego szeregu śpichlerzy i szereg innych mniejszych prac.

Ogółem wziąwszy, wydatki wspomnianych trzech partji na inwestycje w porcie gdańskim po roku 1921 przekraczają niewątpliwie sumę 75 000 000 złotych polskich. Z podziału wydatków wynika, że stan posiadania odnośnie do urządzeń portowych przesunął się w powyższych latach dość znacznie na korzyść Rady Portu. Dla przykładu nadmienić należy, że ilość dźwigów posiadanych przez Radę Portu wzrosła z 13 sztuk z roku 1921 na 60 sztuk w roku 1931, zaś dźwigów stanowiących inną własność tylko z 18 sztuk na 28 sztuk. Powierzchnia magazynów składowych Rady Portu wzrosła z 45 000 m² na 80 000 m², zaś powierzchnia pozostałych magazynów z 165 000 m² na 207 000 m². Te ostatnie dwie cyfry nie obejmują kompleksu śpichlerzy i magazynów nad Motławą o pojemności około 100 000 ton, który objętościowo się nie zmienił, którego poszczególne objekty zostały jednak zmodernizowane względnie na nowo pobudowane (po pożarze). Należy jeszcze zaznaczyć, że różnice pomiędzy cyframi z roku 1921 i roku 1931 są mniejsze, aniżeli powierzchnie nowych budowli i nabytków, ponieważ cyfry z roku 1921 obejmują również objekty później zburzone, na miejscu których stanęły nowe magazyny.

ROZWÓJ STOCZNI GDYŃSKIEJ



Stocznia Gdańska, istniejąca pod nazwą: Międzynarodowe Tow. Budowy Okrętów i Maszyn Sp. Akc., powstała z dwóch dawniejszych firm: Państwowa Stocznia Gdańska i Gdańskie Tow. Budowy Okrętów i Maszyn (Troylwerk).

Na skutek § 177 Traktatu Wersalskiego obydwie wymienione firmy miały być oddane w. m. Gdańskowi lub Polsce w użytkowanie.

Ze względu na doniosłe znaczenie polityczne i gospodarcze i na znaczną wartość materjalną tych objektów Polska i w. m. Gdańsk łącznie wzięły je w posiadanie.

Angielsko-francusko-włoska komisja postanowiła oddać te firmy we wspólną własność Gdańskowi i Polsce, z tym jednak warunkiem, że Stocznia Gdańska będzie czasowo wydzierżawiona Międzynarodowemu Towarzystwu, w skład którego wejdą angielskie i francuskie kapitały w wysokości po 30% każdy, polskie i gdańskie zaś kapitały w rozmiarze po 20% każdy.

Utworzenie tego Tow. zostało uwarunkowane tem, że Państwo Polskie zatrudni swojemi zamówieniami Stocznię.

W swoim czasie, a mianowicie 3 marca 1922 r. Rząd Polski zobowiązał się wykonywać w Stoczni pewną ilość reparacyj taboru kolejowego i budowę nowych lokomotyw.

To oświadczenie posłużyło jako podstawa organizacji tego Międzynarodowego Tow. i zapewniło Polsce połowę własności Stoczni.

Tow. to zostało zorganizowane p. n. Międzynarodowe Tow. Budowy Okrętów i Maszyn. Statut Tow. zredagowano na wzór pokrewnych angielskich Towarzystw i został przyjęty przez Rząd Polski i władze w. m. Gdańska i ratyfikowany przez Parlament i Senat w. m. Gdańska („Danziger Gesetzblatt" № 3 z dn. 10.I. 1923 r.).

Polska i w. m. Gdańsk z tytułu wydzierżawienia temu Tow. otrzymują odpowiednie do udziałów zyski.

W końcowym okresie wojny do chwili utworzenia T-wa dawna Stocznia Gdańska zbudowała szereg okrętów, a mianowicie: pasażerskich towarowych dla Norwegji, Danji, Chili oraz jeden monitor rzeczny, 4 statki rzeczne dla Polski.

Nadto wykonano szereg napraw lokomotyw wagonów polskich.

Równocześnie wprowadzono do warsztatów i do stoczni o doniosłem znaczeniu nowoczesne urządzenia, które umożliwiły zastosowanie najnowszych metod pracy tak, że w chwili utworzenia nowego T-wa Stocznia była w stanie uczynić zadość wymaganiom rynku polskiego.

Wybudowano nowe fabryki, budynki fabryczne ze 100.000 m. kw. powierzchni powiększono na 130 tys. m. kw., przyczem, rozbudowano halę maszyn i kotłów. Wybudowano nową fabrykę maszyn elektrycznych, motorów, transformatorów, wentylatorów powierzchnia tej fabryki ma około 6 tys. metrów kw. Techniczne urządzenie tej fabryki stoi na najwyższym poziomie.

Zabudowana powierzchnia Stoczni i łączących się z nią warsztatów kolejowych wynosi około 50.000 metr. kw.

Obydwa te przedsiębiorstwa zatrudniają obecnie około 4.000 robotników i 400 technicznych i biurowych urzędników.

Załączona ilustracja dają pojęcie o rozmiarze urządzeń.

Dzisiejszy plan fabrykacji w Stoczni i w Troylwerke obejmuje:

1) Dział budowy nowych okrętów;

2) Dział naprawy awarji okrętowych, do czego służą rozbudowane doki i hellingi.

W dziale budowy maszyn i aparatów, potrzebnych dla stoczni, znajdują się:

1) Dział budowy maszyn okrętowych;

2) Dział budowy urządzeń wentylacyjnych i kotłów parowych;

3) Dział budowy motorów systemu Diesela o sile do 15.000 tys.;

4) Budowa motorów gazowych, urządzeń ssąco-gazowych, pomp, przeważnie pomp centryfugowych, kompresorów, wentylatorów, urządzeń chłodniczych, maszyn dla przemysłu gumowego, urządzeń dla filtracji płynów, maszyn i urządzeń dla cukrowni;

5) Budowa aparatów dla różnych celów: rurociągów, konstrukcji żelaznych, mostów, dźwigów, urządzeń transportowych i przeładunkowych, kolejek wązkotorowych i materjałów dla tych kolejek.

Fabryka posiada wielką odlewnię, w której są wykonywane odlewy ze stopów metalowych i czysto stalowe. W szczególności jest dostosowana odlewnia do odlewu wysokowartościowych dzwonów kościelnych i odlewów z bronzu.

W dziale budowy maszyn elektrycznych są: elektryczne motory, generatory elektryczne, transformatory, urządzenia do elektrycznego spawania metali.

Firma Troylwerk reparuje lokomotywy i wagony.

Do głównej fabryki jest przydzielony szereg sił pomocniczych: tartaki, stolarnia modelowa, stolarnia do wykonywania urządzeń okrętowych, dział cynkowania, acetylenowania.

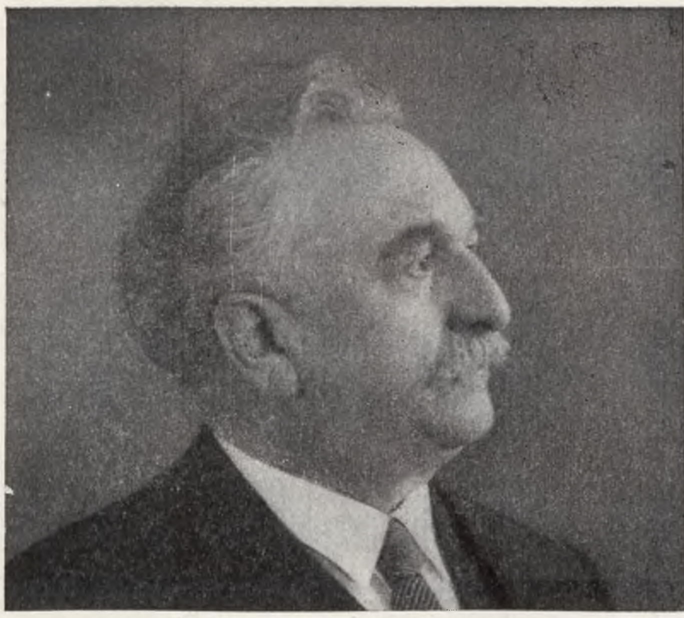
Fabryka prowadzi swoją szkołę fachową łącznie z warsztatami szkolnego, celem przygotowania fachowców.

EINIGES ÜBER DIE ENWICKLUNG DER DANZIGER WERFT UND DER EISENBAHNWERKSTÄTTEN (TROYLWERK) *)

Die heutige Firma „The International Shipbuilding and Engineering Co- Ltd. (Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Okrętów i Maszyn Sp. Akc.) Gdańsk. kurz genannt „Stocznia Gdańska" ist hervorgegangen aus der ehemaligen Staatswerft Danzig unter Vereinigung mit den Danziger Eisenbahnwerkstätten (Troylwerk). Die beiden genannten Werke wurden nach Kriegsende aufgrund des Artikels Nr. 107 des Versailler-Friedensvertrages den Koalitionsmächten übereignet, welche das Recht nach eigenem Ermessen an Danzig oder Polen abtreten sollten. Mit Rücksicht auf die grosse politische und wirtschaftliche Bedeutung dieser Objekte und ihren hohen Materialwert haben Polen und Danzig sich um eine Zuweisung des Gebietes beworben. Eine, aus Vertretern Englands, Frankreichs und Italiens bestehende Kommission hat beschlossen, diese Objekte als gemeinsames Eigentum der Republik Polen und dem Freistaat Danzig zuzusprechen, jedoch unter der Bedingung, dass diese Objekte zeitlich der internationalen Gesellschaft mit englischer und französischer Beteiligung zu je 30% und polnischer und Danziger Beteiligung zu je 20% verpachtet werden. Die Gründung der internationalen Gesellschaft wurde davon abhängig gemacht, dass Polen, die Beschäftigung des Werkes zusichern wird. Damals gab die polni che Regierung die Erklärung ab, (3. März 1922) mit welcher sie sich verpflichtete, eine gewisse von Reparaturen des polnischen Eisenbahnfahrparks sowie Bestellungen für den Bau neuer Lokomotiven zu vergeben. Diese Erklärung diente als Grundlage für die Bildung der internationalen Gesellschaft und für die Zuteilung der Hälfte des Besitzes der Danziger Werft und der Eisenbahnwerkstätten (Troylwerk) an die Republik Polen.

Nach längeren sehr komplizierten Bemühungen wurde die Gesellschaft am 1. Mai 1923 unter dem Titel:

*) Artykuł nadesłany w języku niemieckim przez Stocznię Gdańską podany jest wyżej w języku polskim.



Prof. dr. Ludwik Noé, generalny dyrektor Stoczni Gdańskiej

„The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd." gegründet". Das Statut der Gesellschaft, welches analog den Statuten engl. Gesellschaften verfasst ist, wurde von den Regierungen der Staaten Danzig und Polen anerkannt und als eigenes Danziger Gesetz durch das Parlament und dem Danziger Senat veröffentlicht. (Danziger Gesetzblatt Nr. 3 vom 10.1.23).

Die polnische und Danziger Regierung haben an Stelle eines Pachtzinses einen Anteil an dem Gewinn der Gesellschaft zu beanspruchen.

In der Zeit vom Kriegsende bis zur Gründung der jetzigen Gesellschaft hat die Werft eine Reihe von Schiffsum- und Neubauten durchgeführt, insbesondere ausser Passagier- und Frachtschiffen für Norwegen, Dänemark und Chile 1 Flussmonitor und 4 Flussleichter für Polen. Ausserdem wurden eine Reihe von Reparaturen von Lokomotiven und Waggons für die Poln. Staatsbahn durchgeführt. Gleichzeitig führte man in den Werkstätten der Werft bedeutende Veränderungen durch, indem man die alten Einrichtungen durch moderne ersetzte und ausserdem moderne Arbeitsmethoden einführte, so dass bei Konstitution der neuen Gesellschaft das Werk in der Lage war, den Bedürfnissen, die hauptsächlich der polnische Markt hatte, Rechnung zu tragen. Es wurden neue Abteilungen geschaffen. So wurden u. a. die Fabriksgebäude von 100 000 qm. Flächeninhalt auf 130 000 qm vergrössert, wobei vor allem die Maschinenhalle und Kesselschmiede ausgebaut wurden. Ferner wurde eine neue Fabrik für Elektromaschinen, wie Elektromotoren, elektr. Ventilatoren, Transformatoren eingerichtet, deren Flächeninhalt ca. 6000 qm beträgt und deren maschinelle Einrichtung den höchsten Ansprüchen genügt. Die bebaute Fläche der der Werft angegliederten Eisenbahnwerkstätten (Troylwerk) beträgt ca. 50 000 qm. Beide Werke beschäftigen zeitweise bis zu 4000 Arbeiter und 400 techn. Angestellte und Verwaltungsbeamte. Die beiden Lichtbilder geben einen Ueberblick über die ausgedehnten Werksanlagen.

Das heutige Fabrikationsprogramm der Werft und des Troylwerkes umfasst:

Schiffsneubauten, Schiffsreparaturen, wozu ausgedehnte Hellinge und Dockanlagen (mehrere Schwimmdocks und 1 Schwimmkran) zur Verfügung stehen.

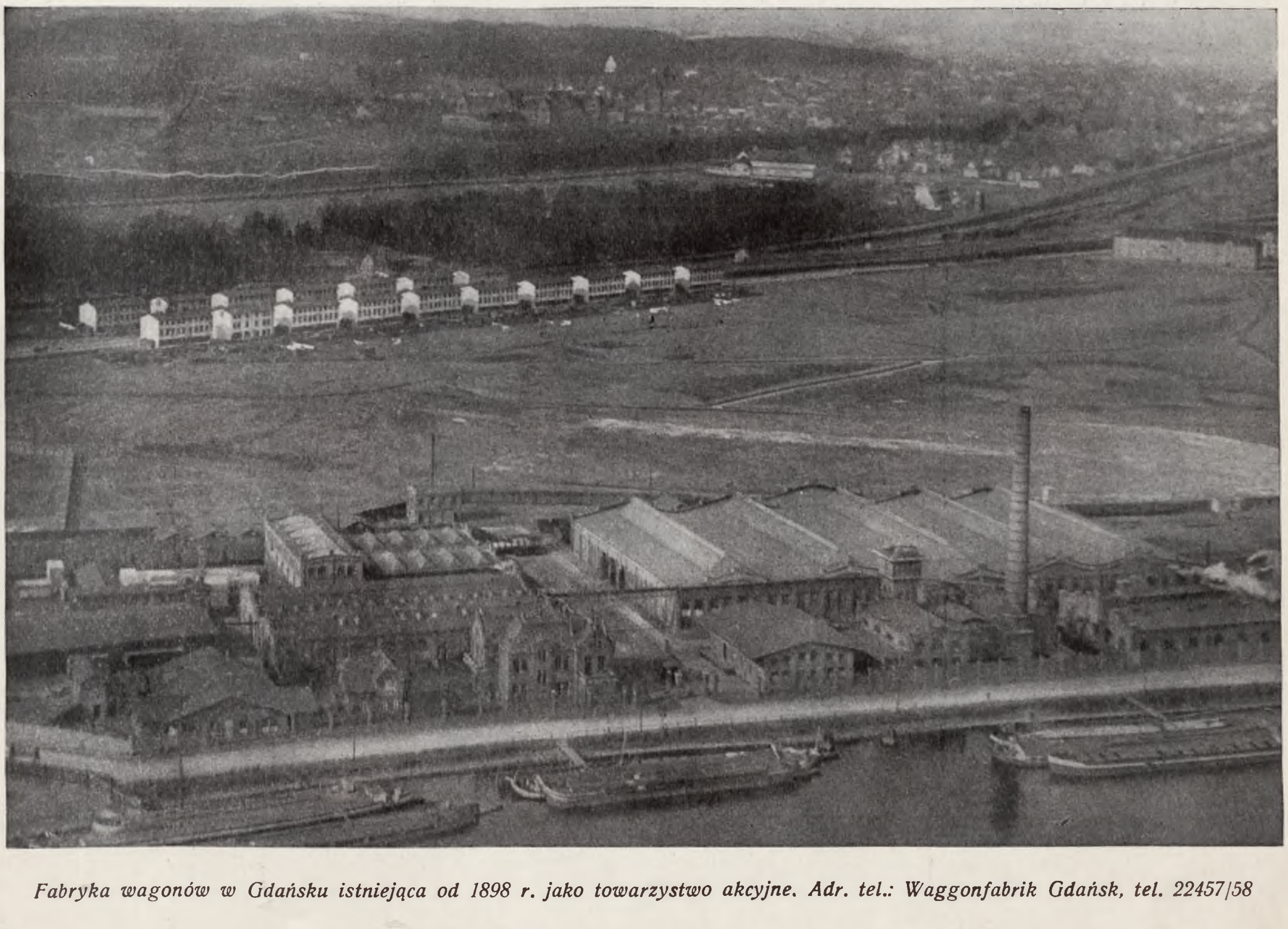
In den Maschinenbau- und Apparatebauwerkstätten werden hergestellt:

Schiffsdampfmaschinen, Hochleistungsventil-Dampfmaschinen und Dampfkessel, kompressorlose Dieselmotoren in Zwei- und Viertaktbauart bis zur Leistung von 1500 PS, Gasmotoren, Sauggasanlagen, Pumpen, hauptsächlich Zentrifugalpumpen, Kompressoren, Ventilatoren, Kühlmaschinen-Anlagen, Maschinen für die Gummiindustrie, Klär- und Filteranlagen, Einrichtung von Zuckerfabriken, Apparete für die Verschiedenen Zwecke, Rohrleitungen, Eisenkonstruktionen, Brücken, Verladeanlagen, Krane, Transportanlagen, Kleinbahnwagen und Kleinbahnmaterial.

Das Werk besitz eine grosse Giesserei, in welcher aus Grau- und Stahlguss auch Metallguss erzeugt wird. Insbesondere hat sich die Giesserei auch für den Guss von hochwertigen Kirchenglocken aus Spezialbronze eingerichtet.

In der Abteilung Elektromaschinenbau werden E-Motoren, elektr. Generatoren, Transformatoren, Umformer, Schweisstransformatoren hergestellt.

Das Troylwerk führt Lokomotiv- und Waggonreparaturen aus. Dem Hauptwerk sind eine ganze Reihe von Nebenbetrieben angegliedert, wie Sägewerk, Modelltischlerei, Tischlerei für Schiffseinrichtungen, Verzinkerei, Azetylen- und Sauerstoffwerk. Das Werk unterhält eine Lehrlingsschule mit Lehrlingswerkstatt zwecks Heranbildung eines erstklassigen Nachwuchses an Facharbeitern.



Fabryka wagonów w Gdańsku istniejąca od 1898 r. jako towarzystwo akcyjne. Adr. tel.: Waggonfabrik Gdańsk, tel. 22457/58

SZULC—REMBOWSKI I S-KA

GDAŃSK, STADTGRABEN 2, TEL. 267-51



Ogólny widok składów do drzewa firmy Szulc-Rembowski i S-ka w Gdańsku. Jest to najbardziej dogodny do przeładunku skład w Gdańsku. Dlaczego? Jak widzimy skład ten ma z trzech stron nabrzeża, co umożliwia ładowanie na statki z trzech stron jednocześnie, przytem głębokość wody przy tych nabrzeżach jest głęboka, co z kolei umożliwia ładowanie na największe oceaniczne statki o b. znacznem zanurzeniu. Dźwigi parowe i elektryczne i podzielenie placu czterema bocznicami kolejowemi ułatwia przeładowywanie szybkie, sprawne i unikanie uszkodzeń przy przeładunku



Statek „Telleyrand", 7026ton rej. zagłębienie 18', ładował do Melbourne (Australja) 30 wagonów jodłowych i świerkowych desek w eksporcie bezpośrednim z Małopolski przez Gdańsk do Australji, zorganizowanym przez firmę Szulc-Rembowski i S-ka

Zainicjowana przed 3 laty przez radcę p. inż. K. Dudzińskiego przy poparciu Rady Naczelnej Związków Drzewnych w Polsce i Komitetów Eksportowych, firma Szulc-Rembowski i S-ka, sp. z o. o. jest pierwszą polską pionierską firmą w Gdańsku w dziale eksportu drzewnego i innych, dbająca o to, by eksport polski nie był wyzyskiwany przez Gdańsk.

Firma Szulc-Rembowski i S-ka jest wielką firmą spedycyjną—maklerską, zatrudniającą u siebie przeszło 300 robotników i 30 pracowników umysłowych i prowadzącą spedycję w trzech działach:

1) w drzewnym,
2) w zbożowo-mącznym,
3) w dziale drobnicy w imporcie i eksporcie.

Skład drzewny jest jedyny z pośród wielu w Gdańsku, który ma z trzech stron nabrzeża. Drzewo może być więc ładowane z trzech stron, na 5 statków jednocześnie. Z powodu swego korzystnego położenia jest to *najlepszy plac drzewny w Gdańsku.* Ponieważ przestrzeń od brzegu do brzegu, przedzielona czterema bocznicami kolejowemi, jest wszędzie krótka, odpada przewożenie i połączone z tem przekładanie drzewa wewnątrz placu, przez co towar nie jest wystawiony na uszkodzenie. *Głębokość wody przy tych kejach jest największa w całym porcie gdańskim*, co umożliwia dostęp największym używanym do trausportu drzewa statkom. Plac jest piaszczysty i dla tego nawet w razie niepogody szybko wysycha. Wyładunek i sztaplowanie ciężkich okrąglaków zostają uskutecznione za pomocą ruchomego dźwigu elektrycznego lub parowego. Dla umieszczenia wartościowego drzewa znajdują się na placu kryte, przewiewne składy. Ogólna długość nabrzeża wynosi 850 m. Przy nabrzeżu znajdują się 2 dźwigi elektryczne o nośności 1½ tonny, 1 parowy dźwig 5-tonnowy i 1 3½-tonnowy. Na plac może być przyjmowane dziennie 20 wagonów drzewa. Ogólna pojemność placu wynosi 3 000 sztandardów.

W dziale eksportu mąki firma Szulc-Rembowski i S-ka posiada obszerne magazyny i zakład mieszania mąki w Wolnej Strefie portu Gdańskiego, dzięki czemu rozwinął się eksport mąki polskiej — mąka ochładzana, przewietrzana w tym zakładzie może być transportowana i trzymana dłuższy czas bez zepsucia.

W zakresie eksportu zboża firma dysponuje, jako jedyna pod tym względem w Gdyni i w Gdańsku, *pływającemi pneumatycznemi elewatorami* dla przeładunku zboża z wagonów wprost na statki oraz przez składy, co potania i przyśpiesza w sposób bezkonkurencyjny przeładunek zboża z wagonów do statku, umożliwiając równocześnie jego sortowanie. Pływające elewatory pneumatyczne mogą przeładować w przeciągu jednej godziny ponad 600 tonn zboża.

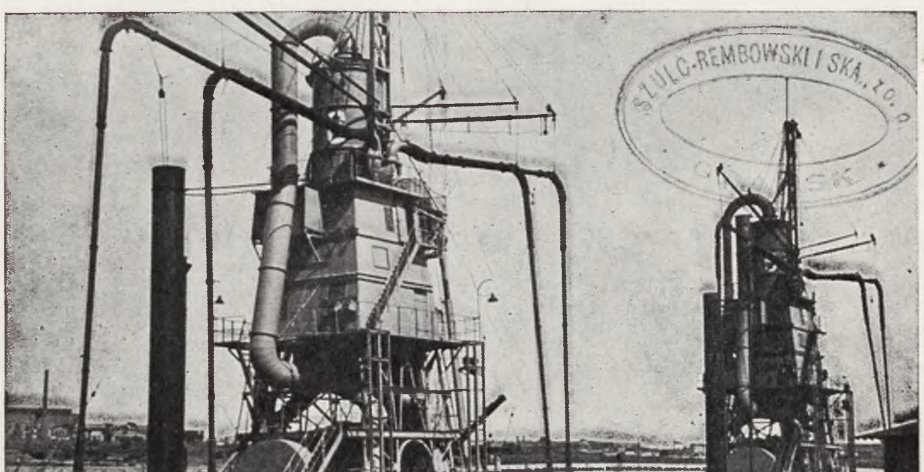
W r. 1934/35 firma przeładowała 120 000 ton mąki i 150 000 ton zboża.

Ochładzanie i oczyszczanie zboża przez wspomniane elewatory pneumatyczne podnosi standart zboża.

Firma Szulc - Rembowski i S-ka jako firma polska *wypowiedziała się przeciwko konwencji spedytorów* gdańskich, którzy pragnęli tą drogą podnieść opłaty za przeładunek, a prowadząc walkę o potanienie kredytu lombardowego, dziś może proponować tani kredyt lombardowy w bankach gdańskich na 8 procent w stosunku rocznym netto.

Kredyt ten mogą otrzymać klijenci firmy za kwitami składowemi firmy, względnie za ostęplowanemi przez kolej wtórnikami listów przewozowych, specyfikacjami klijentów i fakturami pro forma.

Wobec zmian i uzupełnienia dyrekcji firma Szulc-Rembowski i S-ka jeszcze bardziej usprawniła swoje urządzenia przeładunkowe i zwiększyła obroty.



Urządzenia techniczne firmy Szulc-Rembowski i S-ka w Gdańsku

POSZUKIWANIE BURSZTYNÓW NA GDAŃSKIEM I PRUSKIEM WYBRZEŻU BAŁTYKU
VOM GOLD DER OSTSEE



Poławiacz bursztynu na wybrzeżach Bałtyku w Prusach Wschodnich. Bernsteinfischer aus Ostpreussen

Der Bernstein, dieser wunderschöne deutsche Edelstein, der sich wieder grosser Wertschätzung in allen Kreisen der Bevölkerung erfreut, wird, was mancher vielleicht noch nicht weiss, zu einem grossen Teile in der Staatlichen Bernstein-Manufaktur in Danzig verarbeitet. Von hier aus gehen die fertigen Schmuckstücke nach allen Ländern de Welt.

Durch alle Jahrhunderte hindurch war der Bernstein seiner vielseitigen Form- und Farbschönheit wegen ein begehrter Schmuckgegenstand Schon der Mensch der Steinzeit kannte ihn. Er schrieb ihm geheimnisvolle Kräfte zu und trug ihn als Amulett, das ihn gegen alle möglichen Gefahren schützen sollte. Phönizier und Assyrer brachten das „Gold des Nordens" auf ihren Fahrten mit in die Heimat und Kaiser Nero sandte eine Expedition nach Norden, um das kostbare Gut nach Italien schaffen zu lassen. In Deutschland, wo es bereits im 13. Jahrhundert — und zwar hauptsächlich in Danzig — Bernsteindrechslerzünfte gab, kam die Bernsteinschnitzkunst jedoch erst im 17. Jahrhundert zu grosser Bedeutung. Zierliche Riechfläschchen und Puderdosen, oft mit Edelmetallen und Edelsteinen verarbeitet, kleine Truhen und Schmuckkästchen können wir heute noch aus jener Zeit bewundern. In grossen Mengen geht der Bernstein jedes Jahr in Form von Gebetschnüren nach Arabien. Afrika und Indien kaufen ihn als Schmuck in Gestalt von aneinandergereihten Knollen in gelblichweisser Farbe.

Auch die moderne europäische Frau weiss ihn zu schätzen. Sie trägt ihn in Form von geschmackvollen Armreifen, Ohrringen, Anhängern, Spangen, Fingerringen und vor *allem* Ketten in den verschiedensten Ausführungen. Ihr Heim schmückt sie mit den erlesenen kleinen Kunstwerken der Bernsteinschnitzerei.

Als Herstellerin all dieser geschmackvollen Schmuck- und Gebrauchsgegenstände steht die Staatliche Bernstein-Manufaktur an erster Stelle. Auf einem kurzen Rundgang durch die hohen hellen Werkräume haben wir Gelegenheit, die ausserordentliche Geschicklichkeit zu bewundern, mit der jeder Schaffende seine Arbeit tut. An langen Tischen wird das noch völlig unansehnliche Rohmaterial gefeilt, geschliffen und poliert. In den herrlichsten Farbtönen, von hell- und dunkelgelb bis zum tiefsten Dunkelbraun, leuchten uns die fertigen Perlen und Oliven und all die anderen Stücke entgegen, die dann vielfach in Verbindnng mit Edelmetallen wie Silber und Markasit, zu Schmuckgegenständen zusammengefügt werden. In jedem Jahr werden von den Danziger und Königsberger Werken der Staatlichen Bernsteinmanufaktur zusammen 20 000 kg Rohbernstein verarbeitet.

Interessant ist die Geschichte dieses köstlichen Steins. Vor viertausend Jahren floss der Stoff, den wir heute Bernstein nennen, als Harz aus den riesigen Koniferenstämmen, die in ungeheuren Wäldern den Nordosten Deutschlands und die Ufer der Ostsee bedeckten. Durch die verschiedenartigen Ablagerungen dieses Harzes im klaren Sonnenlicht und in den Rissen der Baumrinden sind die mannigfachen Farben und Formen entstanden. Im Laufe der Jahrtausende wurden diese riesigen Wälder vom Meer überflutet und der Bernstein in der sogenannten „blauen Erde" abgelagert. Aus dieser Erdschicht, die sich nur an einer Stelle findet und zwar in Palmnicken bei Königsberg, wird der grosste Teil des heute in den Handel kommenden Bernsteins im Tagebau gewonnen. Nur der kleinste Teil wird am Strand von Fischern aufgelesen. Der bergmännische Abbau geschieht nur durch den Staat, an ihn müssen auch alle Bernsteinstücke, die am Strande gefunden werden, abgeliefert werden. Dieses Recht der alleinigen Gewinnung und Verarbeitung, das sogenannte Bernsteinregal, rührt noch aus der Zeit des Ritterordens her, durch dessen Umsicht der Bernstein erst seine Verbreitung, und damit seine wirtschaftliche Bedeutung erhielt Der Ritterorden behielt sich zunächst das Recht zur Gewinnung und zum Handel des Bernsteins vor. Später verpachtete er das Bernsteinregal an eine Danziger Kaufmannsfamilie, die dadurch zu grossem Wohlstand gelangte. In den darauf folgenden Jahren wurde das Bernsteinregal abwechselud von verschiedenen Unternehmungen verwaltet, bis es schiesslich im Jahre 1899 endgültig vom Staat übernommen wurde.

Zu allen Zeiten war der Bernstein seiner unerreichten Eigenart wegen, sehr beliebt. Heute ist die Staatliche Bernstein-Manufaktur mit Erfolg bemüht, das Erlesenste auf diesem Gebiete herzustellen, um das erwachende Interesse zu fördern und alle Wünsche und Ansprüche zu erfüllen.

WYSTAWA PRZEMYSŁOWO-RZEMIEŚLNICZA W GDYNI



Komisarz Rządu w Gdyni Mgr. pr. Fr. Sokół, twórca tak zw. „Wielkiej Gdyni", powstałej dzięki przyłączeniu do miasta okolic



W.-Wojewoda pomorski p. Starzyński otwiera dn. 1.IX r. b. wystawę przemysłowo-rzemieślniczą w Gdyni. Na tej uroczystości otwarcia wystawy widzimy obecnych generała Gustawa Orlicz-Dreszera, prezesa zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Wacława Sieroszewskiego, prezesa Akademji Literatury, Komisarza Rządu w Gdyni Fr. Sokoła, dyrektora K. K. O. Linkego, prof. Hilarowicza i innych



Dyrektor K. K. O. w Gdyni p. Fr. Linke, współtwórca wystawy



Pawilon wystawy przemysłowo-rzemieślniczej w Gdyni, udekorowany uroczyście flagami polskiemi i otwarty w 15 rocznicę uzyskania przez Polskę dostępu do morza

W niedzielę, 1-go września nastąpiło zamknięcie Wystawy Przemysłowo - Rzemieślniczej w Gdyni. Wystawę otwarto w dniu 29 czerwca, w obecności władz cywilnych i wojskowych, — otwarcia dokonał wicewojewoda pomorski p. Starzyński, ze stolicy obecni byli m. in. generał Gustaw Orlicz-Dreszer, prezes zarządu głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, komisarz Rządu mgr. Sokół, kilku wyższych urzędników z poszczególnych urzędów oraz duże rzesze publiczności.

Celem wystawy było podkreślenie wobec swoich i obcych zdolności rzemiosła naszego do zaspakajania wszelkich potrzeb firm gdyńskich, które często z zamówieniami zwracały się do obcych, wykazanie zdolności wywozowych wytworów naszego rzemiosła do tych krajów, gdzie jeszcze świecimy nieobecnością. Inicjatorzy Wystawy — rzemieślnicy gdyńscy chcieli w 15-tą rocznicę dostępu Polski do morza i pracy polskiej nad morzem, dowieść, że na dawnych pustkowiach, dziś tętni życie.

Dobrze się stało, że tą demonstracją, tym pokazem udowodniliśmy, iż Gdynia rozrasta się na gospodarczą stolicę Polski. Ocenili to należycie swoi i obcy: Wystawę Przemysłwo-Rzemieślniczą w Gdyni zwie-

dziło kilkadziesiąt tysięcy Polaków ze wszystkich stron Rzeczypospolitej, liczni Polacy z wychodźtwa i wielu obcokrajowców.

Szczególną uwagę obcych zwracały wyroby izb Rzemieślniczych, dostosowane do eksportu, m. in.: gotowe ubrania Izby białostockiej, ubrania zawodowe, samodziały lniane, obuwie, sprzęt rybacki, wyroby blacharskie, drzewne, ceramika, kilimy, praktyczne eksponaty Pomorskiego Instytutu Rzemieślniczego, tanie, a praktyczne buty rybackie i dla innych zawodów, biżuterja, wyroby bursztynowe, galanterja i wiele innych.

Towarzystwo Wystaw i Targów w Gdyni, Sp. z o. o., które zorganizowało Wystawę Przemysłowo-Rzemieślniczą nad polskiem morzem, spełniło rolę doniosłą, a poparte przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, które na cele Wystawy przydzieliło znaczny obszar, godnie zaprezentowało naszą wytwórczość. Wystawa, trwająca dwa miesiące, była dowodem, że Gdynia, jako olbrzymi dziś port na Bałtyku, najzupełniej nadaje się do urządzania wszelkiego rodzaju pokazów, wystaw i targów. Trzeba więc Towarzystwo Wystaw i Targów uważać za instytucję stałą, która z roku na rok organizować będzie podobne imprezy gospodarcze. Słusznie też już teraz dyrekcja Wystawy, czyni przygotowania do targów i wystawy w roku 1936. Niewątpliwie też władze, które poparły tegoroczną Wystawę Przemysłowo - Rzemieślniczą w Gdyni, z podobną życzliwością odniosą się do zamierzeń Towarzystwa Wystaw i Targów w Gdyni na rok przyszły.

DALSZA ROZBUDOWA GDYNI

ROZWÓJ NOWYCH DZIELNIC GDYNI, A DZIAŁALNOŚĆ T. B. O. TOWARZYSTWA OSIEDLI SP. AKC. W GDYNI

Każdego ze zwiedzających Gdynię uderza niespotykane gdzieindziej tempo rozbudowy miasta.

Ruch budowlany gdyński w latach ostatnich, a szczególnie w 1935 r., wykazuje wzrost jak na nasze stosunki wręcz niebywały.

Jednocześnie coraz wyraźniej występuje przesuwanie się śródmieścia w kierunku obszarów niedawno przyłączonych do miasta, a położonych równolegle do drogi gdańskiej, łączącej Gdynię z Orłowem.

Żywiołowy ruch budowlany wywołał rzecz prosta zwyżkę cen placów budowlanych w rozmiarach również nienotowanych w innych miastach Polski.

Spekulacji gruntowej, godzącej w interesy dalszej zabudowy miasta, przeciwdziała gmina m. Gdyni, która będąc w posiadaniu przekazanych jej przez Skarb Państwa terenów, sprzedaje je po cenach przystępnych na cele osiedleńczo - mieszkaniowe i reguluje w ten sposób zbytnią agresywność właścicieli gruntów prywatnych.

TRANZAKCJE GRUNTOWE z ramienia gminy m. Gdyni przeprowadza *„Towarzystwo Budowy Osiedli Sp. Akc. w Gdyni"*, całkowity portfel akcyjny której stanowi własność miasta.

Po zakończeniu akcji parcelacyjnej w t. zw. „Chylońskich Działkach Leśnych", Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni dysponuje obecnie terenami na *Redłowie* i *Witominie*, nowych dzielnicach miejskich, *posiadających ze względu na swe położenie pierwszorzędne warunki na osiedla mieszkaniowe*.

Położone na łagodnych wzgórzach nad morzem, od którego dzieli je przepiękny rezerwat leśny, *tereny Redłowa sąsiadują bezpośrednio z rozwijającem się w tym kierunku śródmieściem* Gdyni.

Tow. Budowy Osiedli rozpoczęło zabudowę Redłowa 20-ma domami przy ul. Hetmańskiej, która zaopatrzona została w wodę, elektryczność i kanały. Wszystkie domy te są już zamieszkałe, a dalsza prywatna już zabudowa, jest w toku.

Malownicze położenie tej dzielnicy z natury rzeczy przeznacza ją pod zabudowę willową, jedynie zachodnia jej część — przylegająca do drogi gdańskiej, zabudowaną zostanie w sposób zwarty blokami mieszkalnemi.

Redłowo ma dogodne i bliskie połączenie z ul. Świętojańską, główną ulicą Gdyni.

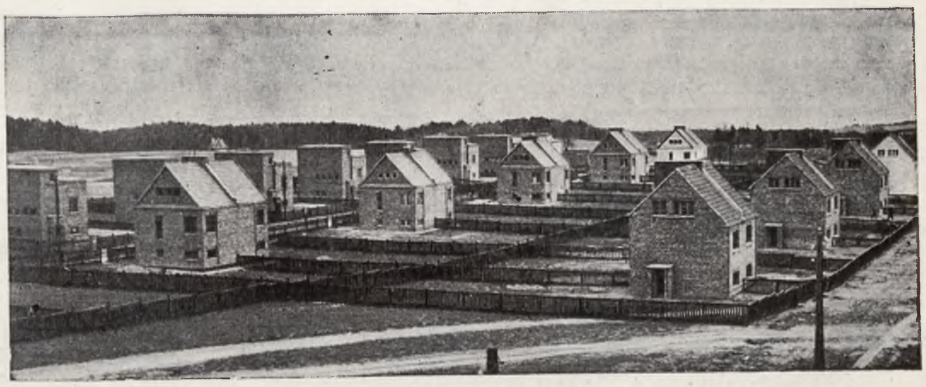
Na zachód od Redłowa leży wzniesiona około 100 mtr. nad poziomem morza dzielnica *Witomino*, oddzielona od śródmieścia pięknym lasem liściasto - iglastym, przez który prowadzi doskonale utrzymana droga, ulubione miejsce spacerowe gdynian. *Otoczone wokół bogatemi lasami, z otwartym widokiem na całą niemal zatokę gdańską* (od morza dzieli je odległość około 2 i pół klm.), położone na uboczu, a jednak *blisko od centrum Gdyni* (6 minut jazdy autobusem) nadaje się Witomino idealnie na dzielnicę mieszkaniową.

T. B. O. wybudowało na terenach tych w latach 1933 — 1934 70 domów z ogródkami o powierzchni od 600 do 1100 m_2, a Komisarjat Rządu w Gdyni oddał w r. b. do użytkowania osiedle robotnicze, składające się z 50-ciu domków, wzniesionych przy pomocy finansowej Funduszu Pracy i T. O. R.

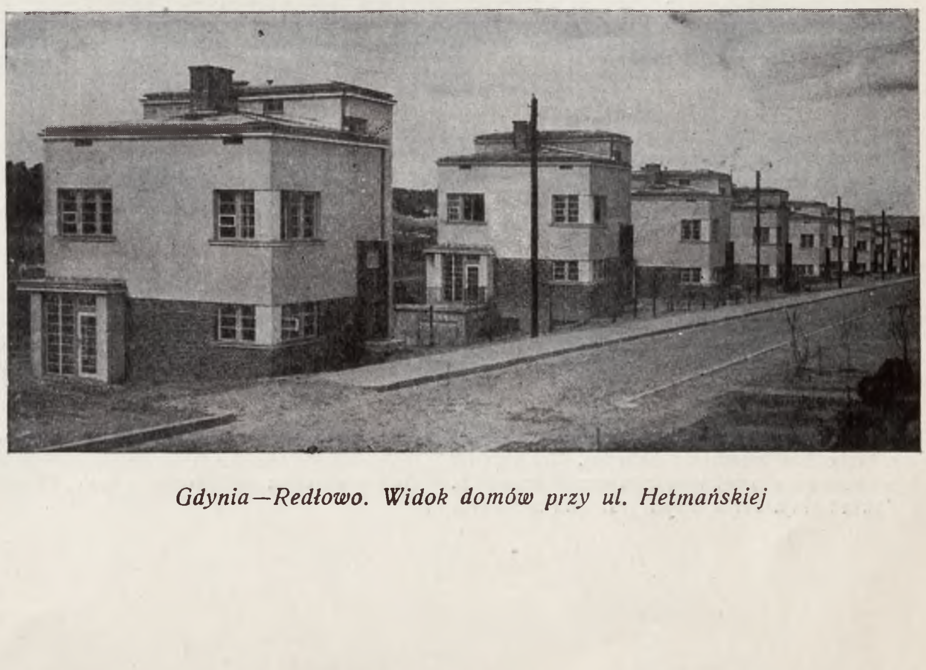
Jednocześnie *wybudowano ulice, kościół, przeprowadzono wodę, światło, telefon* i t. p. inwestycje.

W październiku r. b. Tow. Budowy Osiedli otwiera dalszą sprzedaż parcel budowlanych, stwarzając *korzystne warunki dla osób pragnących budować dom własny*, a rozporządzających skromniejszymi na to środkami.

Szczegółowych informacji w sprawie sprzedaży wolnych działek *udziela* na żądanie *„T-wo Budowy Osiedli Sp. Akc. w Gdyni"*, Al. Marszałka Piłsudskiego 5. Tel. 19-58 i 19-59.

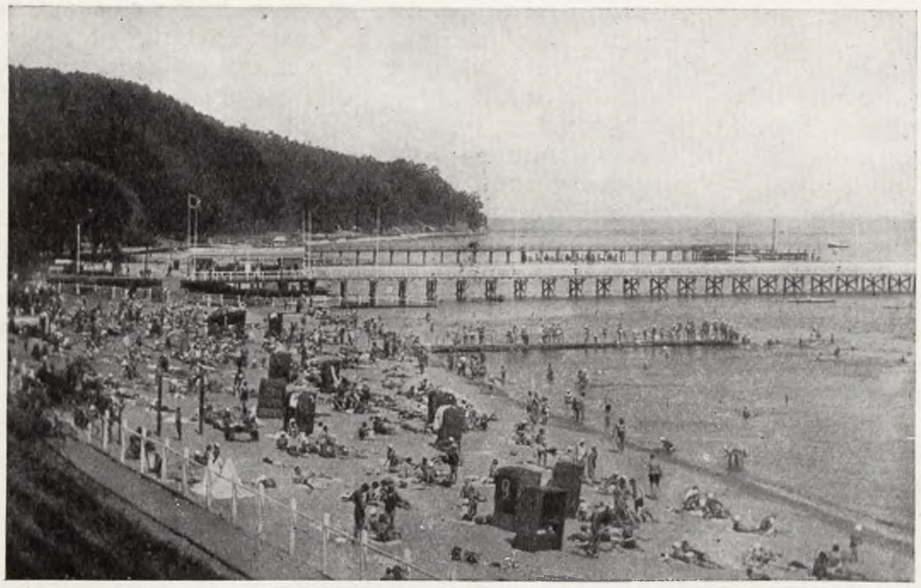


Fragment osiedla na Witominie w Gdyni. Ulice Słoneczna i gen. F. Zarzyckiego

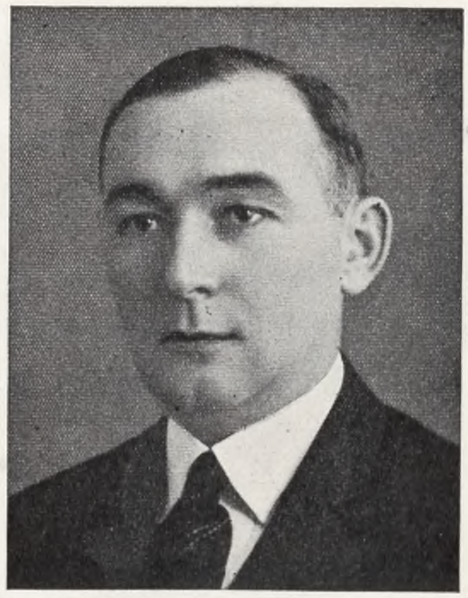


Gdynia—Redłowo. Widok domów przy ul. Hetmańskiej

ORŁOWO — NAJPOPULARNIEJSZE LETNISKO MORSKIE



Plaża w Orłowie i nowowybudowane mola spacerowe



Przewodniczący gminy Orłowo-Morskie p. Henryk Rosin

Mała wieś rybacka — Orłowo doczekała się nareszcie nie tylko praw obywatelskich po przyłączeniu jej do Gdyni, lecz zyskała sławę najmilszego i najchętniej odwiedzanego polskiego letniska morskiego.

Dzisiejsi bywalcy Orłowa nie zdają sobie jednak przeważnie sprawy, ile trudu, inicjatywy i poświęcenia jednostek wymagało postawienie Orłowa na tem zaszczytnem miejscu.

Położone w pewnem oddaleniu od kolei, nie miało Orłowo należytych ulic i dróg, co w pierwszej mierze wpływało ujemnie na dojazd gości, z drugiej strony utrudniało rozbudowę i zniechęcało do lokowania kapitałów w nieruchomościach na terenie Orłowa.

Do osobistości znanych na gruncie gdyńskim, turystycznej Polski i które przyczyniły się do tego wspaniałego rozwoju Orłowa, zaliczyć musimy w pierwszym rzędzie p. Henryka *Rosina*, który potrafił nie tylko umiejętną propagandą zainteresować szersze rzesze społeczeństwa Orłowa, lecz przykładem swoim—pełnego energji budowniczego Orłowa zachęcił wielu, aby poszli jego śladami i budowali swe nieruchomości na terenie Orłowa. Piastując — z wyboru jednogłośnego wszystkich mieszkańców Orłowa—przez pewien okres czasu stanowisko przewodniczącego gminy P. Henryk Rosin potrafił, nie mając żadnych funduszów, podjąć się budowania głównej arterji Orłowa — ul. Morskiej—operując tylko inicjatywą,energją i życzliwością, jaką go darzą mieszkańcy Orłowa. Nie bez pionierskich wysiłków p. Henryka Rosina nastąpiło też przyłączenie Orłowa do Gdyni, a dziś najlepszym dowodem celowości pracy p. Henryka Rosina jest fakt stałego wzrostu cen na place budowlane w Orłowie. Pan Henryk Rosin dał nam przykład, co może zdziałać pełna ofiarności i energji inicjatywa prywatna, to też zasługi położone przez p. Henryka Rosina pozostaną na zawsze w pamięci mieszkańców Orłowa i całego naszego wybrzeża, które chlubi się dziś tak młodem, a tak już sławnem morskiem letniskiem.

ZAKŁADY PRZEMYSŁU TŁUSZCZOWEGO I OLEJARSKIEGO „UNION" S. A. GDYNIA

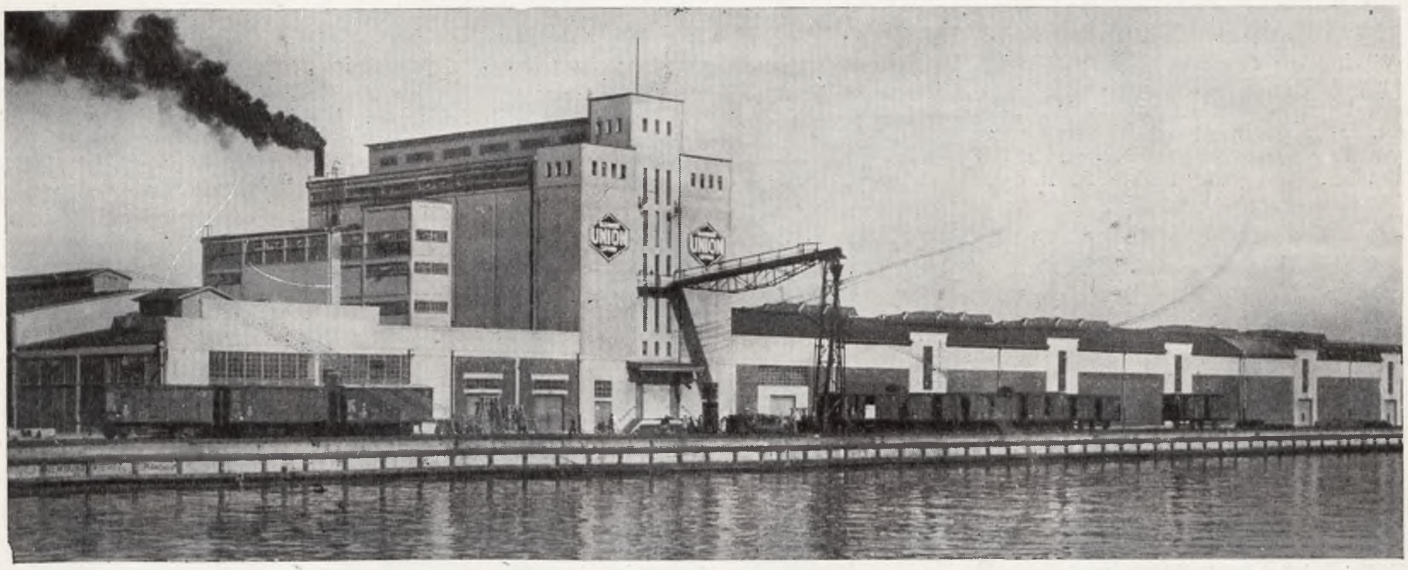
Spółka powyższa założona została w roku 1932 z kapitałem zakładowym 7 miljonów złotych. W ciągu całego 1932 roku trwała rozbudowa głównego zakładu olejarskiego, jak również i urządzeń pomocniczych. Inwestycje wykonane dotąd stanowią wartość około zł. 9 000 000. Zmontowano dotąd w głównym zakładzie olejarskim przeszło 2 miljony kg. maszyn i konstrukcji żelaznych. Wybudowano magazyny na nasiona oleiste i makuchy o łącznej pojemności przeszło 20 000 m³. Wybudowano własne warsztaty mechaniczne, pralnię, budynek biurowy, wszelkie inne pomocnicze urządzenia i instalacje, jako to: sygnalizacja elektryczna wewnątrz fabryki, urządzenia przeciwpożarowe, urządzenia sanitarne i t.p. Zakład olejarski w Gdyni jest ostatniem słowem techniki przemysłu olejarskiego. Zakład posiada zdolność przetwórczą 70-75 000 t. przerobu nasion oleistych rocznie.

Olejarnia w Gdyni stanowi jeden z głównych ośrodków produkcji surowca tłuszczowego dla całego przemysłu polskiego. Jak wiadomo, przedtem importowano do Polski tłuszcze i oleje roślinne w ilościach dość poważnych, naprzykład: w roku 1929 za sumę około 70 miljonów złotych. Od chwili uruchomienia olejarni w Gdyni import ten stale się zmniejsza i dziś nie przekracza jednej dziesiątej przywozu z roku 1929. Bilans obrotu nasionami oleistemi, tłuszczami i olejami roślinnemi oraz makuchami wykazał z roku 1928 nadwyżkę przywozu nad wywozem w kwocie około 80 miljonów, a w roku 1933 już tylko około 22 miljonów złotych.

Powyższe zestawienia stwierdzają dowodnie, jaki dodatni wpływ miało powstanie zakładu olejarskiego w Gdyni.

Od chwili uruchomienia zakładu nawiązano szereg bezpośrednich kontaktów morskich z portami zachodniej Afryki, Indji i Dalekiego Wschodu, skąd przywożone są bezpośrednio do Gdyni nasiona oleiste. Równocześnie nawiązano kontakty z krajami, dokąd eksportowane są makuchy, jako to: Belgja, Danja, Finlandja, Holandja, Niemcy. Tonaż olejarni w przywozie i wywozie odgrywa bardzo poważną rolę w obrocie portowym ze względu na wysoką wartość produktu.

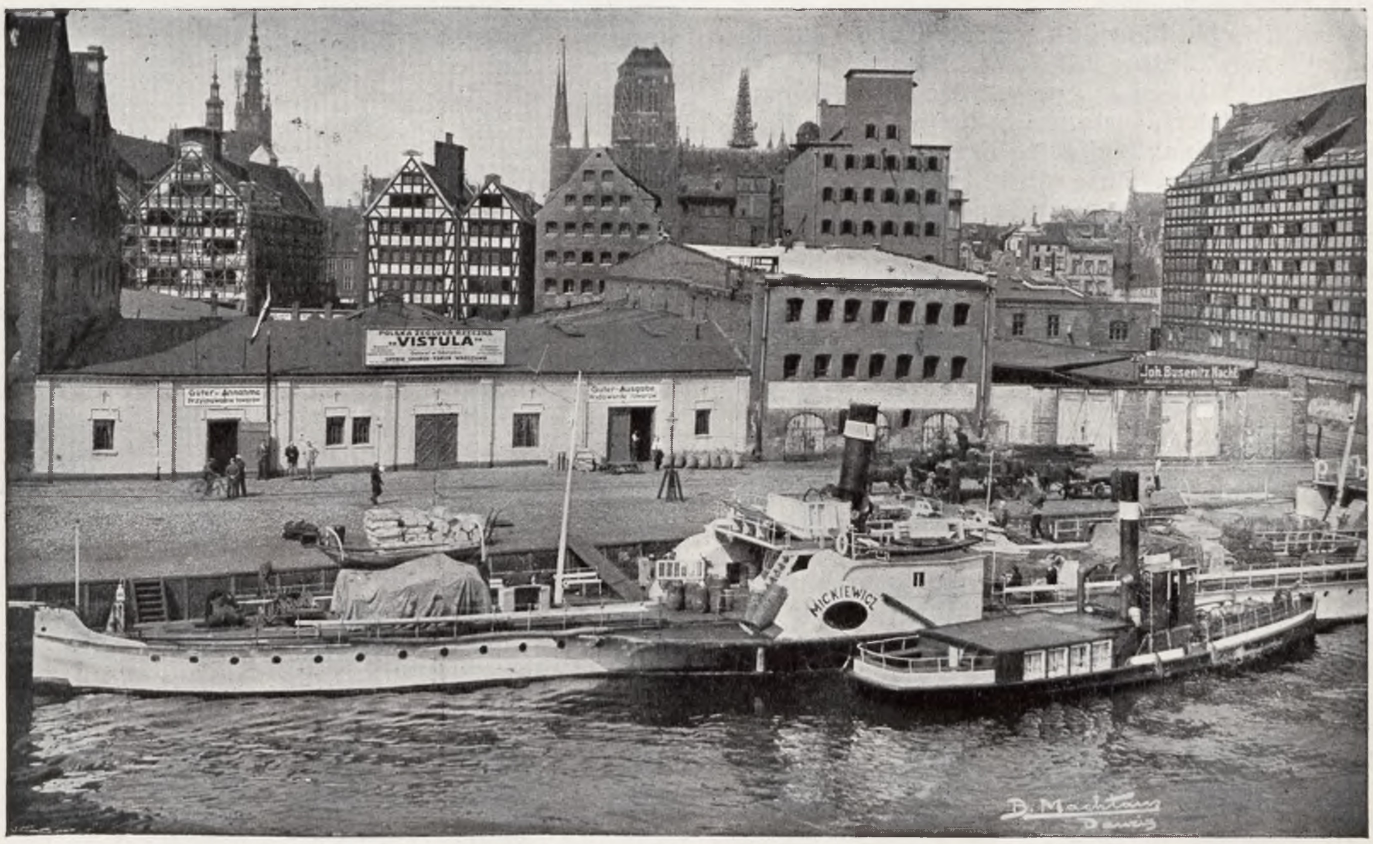
Z NABRZEŻY ZACHODNIEGO BASENU PORTU GDYŃSKIEGO. ŁUSZCZARNIA RYŻU



Z uwagi na fakt, że zaplecze polskie musi obecnie i w przyszłości pokrywać zapotrzebowanie na produkty tłuszczowe w dużej mierze przez import surowca egzotycznego i zamorskiego, rozwój tej placówki w Gdyni zdaje się jest zapewniony. Niestety dzisiejsza krytyczna sytuacja rolnictwa w kraju zmusza Rząd polski do wprowadzenia całego szeregu ograniczeń importowych, przez co i działalność olejarni w Gdyni napotyka na poważne trudności. Import nasion egzotycznych został ostatnio ściśle powiązany z preferencją dla krajowych nasion oleistych, w rezultacie czego został zamknięty i olejarnia znalazła się bez zasadniczego surowca, przerywając pracę na okres przeszło 2 miesięcy. Po tej przerwie produkcja została wprawdzie wznowiona, jednakże tylko w dziale nasion krajowych i jeżeli sprawa przywozu nie zostanie w najbliższym czasie rozstrzygnięta, będzie prawdopodobnie unieruchomiona na stałe.

Trudno w ramach krótkiego artykułu opisowego rozważyć dokładnie cały problem tłuszczowy, należy się jednak spodziewać, że czynniki miarodajne, znając straty połączone z przerobem nasion krajowych, zakupywanych po cenach o ca. 100% wyższych od parytetu światowego, dopuszczą do przywozu nasion egzotycznych, których przerób pozwoli pokryć częściowo ten niedobór i umożliwi w ten sposób egzystencję pożytecznej placówce, stworzonej nakładem wielkiej pracy i kapitału.

POLSKA KOMUNIKACJA RZECZNO-MORSKA



Komunikacja pasażersko-towarowa łącząca przy pomocy Wisły Polskę z jej portami morskiemi. Siedziba i port oddziału Polskiej Żeglugi Rzecznej „Vistula" w Gdańsku.

NIEBYWAŁY WZROST POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

STAN NA DZIEŃ 1.X.1935 R.

W okresie pierwszych 3 kwartałów r. b. stan polskiej floty handlowej wzrósł o 22 jednostki o pojemności powyżej 20 t. rej. brut. każda. Wzrost tonażu w tym okresie wyraził się liczbą 20 640 t rej. brut. i 11 931 t rej. net. W ogólnej liczbie 22 nowych jednostek znajduje się: 9 parowców o łącznej pojemności 3 282 brt i 1 152 nrt 8 motorowców i żaglowców z pomocniczemi motorami — o pojemności (odpowiednio) 16527 i 9788, 5 statków bez własnego napędu (kryp, lichtug)—o pojemności 689 i 591.

W okresie sprawozdawczym tonnaż floty handlowej zwiększył się ilościowo o ok. 20%, a pod względem pojemności o ok. 30% i na dz. 1/X. 1935 r. obejmuje — jak podaje poniższe zestawienie—*101 statków o łącznej pojemności 86 292 brt i 48 955 nrt:*

	Parowce			Żaglowce i lichtugi			Motorowce i żaglowce z pomoc. motorkami			Ogółem		
	Jednostek	Tonnaż brutto	Tonnaż netto	Jednostek	Tonnaż brutto	Tonnaż netto	Jednostek	Tonnaż brutto	Tonnaż netto	Jednostek	Tonnaż brutto	Tonnaż netto
Stan na dz. 1/I. 1935 r.	47	61 160	34 434	8	1 008	923	28	3 930	1 982	83	66 098	37 339
Przeniesiono zagranicę (w okresie 1/I — 1/X. 1935 r.)	—	—	—	—	—	—	4	446	315	4	446	315
Nabyto (w okresie 1/I. — 1/X. 1935 r.) . .	9	3 282	1 552	5	689	591	8	16 669	9 788	22	20 640	11 931
Stan na dz. 1/X. 1935 r.	56	64 442	35 986	13	1 697	1 514	32	20 153	11 455	101	86 292	48 955

Jeżeli chodzi o przeznaczenie statków— to przyrost tonnażu, obejmuje następujące pozycje: 1 statek pasażerski o pojemności 14 294 brt i 8 168 nrt. 5 statków towarowych o łącznej pojemności (odpowiednio) 4 484 i 2 538, 11 jednostek portowych, względnie dopuszczonych do ruchu po ruchu po zatoce, o pojemności 3 333 i 1 129, w tej liczbie: 4 holowniki — o pojemności 225 i 139, 2 statki rybackie—o pojemności 51 i 29 oraz 1 statek szkolno-ćwiczebny— o pojemności 165 i 69.

Jak widać z podanego wyżej zestawienia, ilość statków o pojemności powyżej 20 brt przekroczyła 100. Granice pierwszych 100 tys. t rej. brut. zostanie osiągnięta na wiosnę 1936 r.—po wykończeniu i uruchomieniu drugiego transatlantyku m/s „Batory" (o pojemności ok, 14 294 brt i ok. 8 108 nrt.) który buduje stocznia Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Monfalcone we Włoszech dla Tow. Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe, S. A. Ponadto Spółka Akcyjna „Żegluga Polska" buduje na Stoczni Gdańskiej holownik portowy o ok. 150 brt.

(„Polska Gospodarcza" 1935 r.).

OBECNE PRZEWOZY POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

W związku z konfliktem włosko-abisyńskim, oraz obawami rozszerzenia się wojny również i w basenie Morza Śródziemnego, przypada duża rola transportom morskim, skutkiem czego uwaga opinji publicznej skierowuje się w dużej mierze na te możliwości, jakie posiadają państwa europejskie w postaci własnych flot handlowych.

Nasza flota handlowa, zbogacona obecnie o 2 nowe jednostki, m/s „Piłsudski" i m/s „Batory" liczyć będzie niecałe 100 tys. ton, wyrażając się w stosunku do ogólnego tonażu światowego jedynie cyfrą $1\frac{1}{2}$ pro mille. Mimo jednak tak małego stosunku cyfrowego, odgrywa nasza flota dużą rolę w życiu gospodarczem, oraz w bilansie płatniczym naszego kraju Przypatrzmy się tej roli na tle poniższej statystyki, oraz wyciąganych stąd wniosków:

Ogólne przewozy polskiej floty handlowej*) (w tonach 100 kg.)

Rok	Ogółem	w wywozie	w przywozie	Między portami zagranicznemi
1933	861.340	700.686	116.083	44.631
1934	962.367	711.873	168.098	82.396

Wzrost ogólnych przewozów w roku 1934, w porównaniu do roku poprzedniego, wynosił 11%, przyczem uwydatnił się szczególnie silnie w imporcie, oraz w przewozach między portami zagranicznemi. Przyczyną wzrostu przewozów w imporcie do kraju było ożywienie ogólne w przywozie przez porty polskie, jakie obserwowaliśmy w r. 1934. Wysoka cyfra przewozów między portami zagranicznemi oparta jest na przewozach żeglugi trampowej, oraz na przewozach linji Constanza-Haifa Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego (obecnie „Gdynia-Ameryka", Linje Żeglugowe S. A.).

*) Przewozy flot: „Żeglugi Polskiej", „Polskarob", Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A. i „Linji Gdynia-Ameryka".

Poważny wzrost obrotów portowych w Gdyni i Gdańsku w 1934 wywarł decydujący wpływ na zwiększenie się przewozów naszej floty handlowej, chociaż w znacznie mniejszym stopniu, niż należałoby sobie tego życzyć. Ale wzrost wymiany towarowej przez porty polskiego obszaru celnego przypadał przeważnie na te kraje, do których nie posiadamy linji żeglugowych pod własną banderą. To było powodem zmniejszenia się udziału procentowego polskiej floty handlowej w obrotach towarowych portów w Gdyni i w Gdańsku w r. 1934.

Udział polskiej floty handlowej w obrotach towarowych Gdyni i Gdańska:

r. 1927	r. 1928	r. 1929	r. 1930	r. 1931	r. 1932	r. 1933	r. 1934
2,9%	4,7%	5,4%	6,7%	8,0%	9,4%	7,2%	6,6%

Przewozy w żegludze trampowej i regularnej kształtowały się w r. 1934 następująco:

Przewozy w żegludze trampowej w r. 1934 (w tonach)

Ogólne	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
664.153	561.198	38.056	64.899

Przewozy w żegludze regularnej w r. 1934 (w tonach)

Ogólne	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
298.214	150.675	130.042	17.497

W porównaniu z latami poprzedniemi zaznaczył się w r. 1934 dalszy wzrost przewozów na linjach regularnych, oraz w porównaniu z rokiem 1933 wzrost przewozów w żegludze trampowej.

Przewozy polskiej floty handlowej (w tonach)

Rok	Na linjach regularnych	W żegludze trampowej
1929	47.146	613.248
1930	91.611	787.262
1931	126.078	965.715
1932	178.576	916.259
1933	245.148	616.192
1934	298.214	664.153

Jak z powyższego zestawienia widać, udział żeglugi trampowej w ogólnych przewozach zmniejszył się w ostatnich dwóch latach bardzo znacznie podczas, gdy linje regularne wykazują stały wzrost przewozów. Podobne zjawisko występuje obecnie prawie we wszystkich flotach handlowych państw morskich i jest związane z powolnem przekształceniem się żeglugi w latach powojennych z trampowej na regularną, na skutek zupełnie odmiennych warunków w handlu morskim.

Analizując warunki pracy polskiej floty handlowej w r. 1934 podkreślić należy trudną sytuację konjunkturalną, wywołaną kurczeniem się wymiany towarowej, depresją na rynkach frachtowych, oraz silną konkurencją. Na skutek niezachwianej wartości waluty polskiej i trwania Polski przy t. zw. złotym bloku państw, armatorzy polscy zmuszeni byli poczynić w r. 1934 duże wysiłki w kierunku dalszej obniżki kosztów eksploatacji statków, ażeby częściowo przynajmniej wyrównać różnicę, powstałą skutkiem t. zw. premji dewaluacyjnej dla tych bander, które porzuciły walutę złotą.

Stawki frachtowe utrzymały się w ciągu r. 1934 nagół na niezmienionym poziomie, a nawet wykazały w poszczególnych wypadkach lekką poprawę.

Jak z powyższego wynika, polska flota handlowa pomyślnie przetrwała najgorsze lata kryzysu w żegludze i wraz z poprawą ogólnej sytuacji gospodarczej wykazuje ożywienie w swej działalności.

LINJE ŻEGLUGI REGULARNEJ.

Sieć linij regularnych pod banderą polską zwiększyła się w r. 1934 o dwie nowe linje, uruchomione przez „Żeglugę Polską“, a mianowicie w marcu 1934 o linję regularną do Hamburga, oraz przykońcu 1934 r. o linję regularną do Szwecji (Norrköping i Stockholm). Na linji do Hamburga nastąpiło w kwietniu porozumienie między zainteresowanemi linjami okrętowemi, polskiemi i niemieckiemi, które utworzyły „Pool“.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej“ do portów zachodnich — europejskich zaznaczył się w r. 1934 poważny wzrost ruchu towarowego. Na skutek skierowania się naszego handlu zagranicznego coraz bardziej na rynki zamorskie, zwiększył się udział portów przeładunkowych i rozdzielczych, jakiemi są Rotterdam, Antwerpja i Hamburg, w obsłudze naszego handlu. Przewozy na linjach „Żeglugi Polskiej“ między powyższemi portami a Gdynią i Gdańskiem obejmowały następujące ilości towarów: Rotterdam 92.645 ton, Antwerpja 49.892 ton, Hamburg 14.271 ton. Przewozy importowe mają na powyższych linjach przewagę nad przewozami w eksporcie. W roku sprawozdawczym zaznaczył się szczególnie wzrost obrotów z Antwerpją, oraz wzrost przewozów towarów za bezpośredniemi konosamentami.

Przewozy na linji bałtyckiej do Estonji i Finlandji utrzymały się na tym samym poziomie w porównaniu z rokiem poprzenim.

Na linjach do Anglji Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewozy kształtowały sie bez większych zmian w porównaniu do roku poprzedniego, jak również stawki frachtowe zostały utrzymane na niezmienionym poziomie. W związku z rozwojem handlu i przemysłu rybnego w Gdyni statki „Polbrytu“ zachodziły również do Great Yarmouth w Anglji, przywożąc śledzie i szproty.

Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe wykazało w r. 1934 dalszy znaczny wzrost działalności, co uwydatniło się w zwiększonych przewozach towarowych, oraz pasażerskich. Dużą frekwencją cieszyły się wycieczki morskie, zorganizowane przez Linję Gdynia-Ameryka, które dzięki dobrej organizacji i przystępnym cenom zyskały sobie wielką popularność w szerokich kołach społeczeństwa.

W porównaniu do lat ubiegłych ogólne przewozy na linjach regularnych pod banderą polską wzrosły w dalszym ciągu, jak to wynika z poniższego zestawienia:

Przewozy na linjach regularnych (w tonach)

Rok	Ogólne przywozy	w wywozie	w przywozie	w tranzycie
1929	47.146	36.197	10.949	—
1930	91.611	70.748	20.863	—
1931	126.078	98.471	24.358	3.249
1932	178.576	118.852	47.968	11.756
1933	135.549	135 549	92.664	16.935
1934	298.224	150.675	130.042	17.497

Udział linij regularnych w ogólnych przewozach polskiej floty handlowej zwiększa się z każdym rokiem i osiągnął w r. 1934 około $^1/_3$ ogólnej ilości przewozów.

Udział linij regularnych w przewozach polskiej floty handlowej.

Rok	Udział %-wy
1929	7,1
1930	10,4
1931	11,6
1932	16,3
1933	28,5
1934	30,9

Alimentem frachtowym polskich linij jest oprócz ruchu towarowego również ruch pasażerski, szczególnie silny na linji do Ameryki Północnej, oraz na linji z Rumunji do Palestyny.

Na linji reguralnej do Stanów Zjednoczonych i Kanady przewieziono w r. 1934 ogółem 7.517 pasażerów, z czego 4 363 do Ameryki i 3.154 z Ameryki do Europy. Na linji palestyńskiej przewieziono ogółem 20.728 pasażerów, z czego 15.359 do Palestyny i 5.379 z Lewantu i Palestyny do Konstancy.

Na linji do Anglji przewieziono w roku 1934 ogółem 901 pasażerów i 496 emigrantów.

Żegluga trampowa (w tonach)

Rok	Ogólne przywozy	w wywozie	w przywozie	w tranzycie
1929	613.248	386.375	184.221	42.652
1930	787.263	566.004	132.160	89.099
1931	965.715	785.917	110.716	69.082
1932	916 259	796.143	42.553	77.563
1933	616.192	563.412	23.300	29.480
1934	664.153	561.198	38.056	64.899

Gros ładunków w żegludze trampowej stanowi węgiel, który jest wyłącznym alimentem frachtowym floty trampowej „Polskarob“. Żegluga trampowa odgrywa również ważniejszą rolę w przewozie przez porty polskie innych towarów masowych, jak n. p. drzewa i cukru w eksporcie oraz złomu, rudy i nawozów sztucznych w imporcie.

Udział statków trampowych w ogólnych przewozach polskiej floty handlowej zmniejsza się z każdym rokiem na korzyść linij regularnych.

PORT DRZEWNY W GDYNI



Widok na port drzewny „Pedagu" (Polskiej Agencji Drzewnej): Gdynia — Oksywie z uwidocznieniem załadowywania drzewa na 6 statków. Zdjęcie fotograficzne dokonane ze wzgórza Oksywie — Południe.

Od powstania portu gdyńskiego polski eksport drzewny ciążyć zaczął do portu macierzystego, oddalając się od tradycyjnego portu drzewnego, jakim przez wiele wieków był Gdańsk. Stawał jednak temu na przeszkodzie brak odpowiednich placów składowych i terenów wodnych, na których możnaby nietylko przeładowywać, ale i magazynować i konserwować wszelkie eksportowe sortymenty polskiego drewna, które na rynkach światowych zdobywać sobie zaczęło coraz większą wziętość.

Utworzona dla eksportu polskiego drewna spółka „*Paged*" wydzierżawiła wprawdzie obszerne place na wybrzeżach „Angielskim" i „Indyjskim" portu gdyńskiego, nie czyniły one jednak z każdym rokiem wzrastającej potrzebie z braku odpowiednich budowli i urządzeń, a przedewszystkiem coraz dotkliwszej szczupłości tych terenów.

Dzięki zabiegom spółki „*Paged*", Urząd Morski Gdyni wyznaczył odpowiednie pod port drzewny tereny na północnej stronie kanału przemysłowego pod Oksywiem, gdzie niebawem — wiosną roku ubiegłego zawrzała gorączkowa budowa.

A pracy był ogrom—podobnie, jak i przy budowie całego portu gdyńskiego.

Z powodu torfowego podłoża przeznaczonych pod budowę portu drzewnego terenów, trzeba było usunąć i wywieźć w morze jednometrową warstwę torfu i nawieźć dla spoistości terenu odpowiednią warstwę piasku, celem utrzymania właściwego poziomu; trzeba było następnie zniwelować cały teren, zasypać oberwiska brzegowe i przepaściste doły oraz wybudować nadbrzeże. O ogromie tej pracy niech mówią cyfry:

wywieziono w morze około 100 tysięcy metrów sześc. torfu, a wzamian nawieziono tyleż piasku;

wykonano około 130 000 metrów sześc. wykopów i około 150 tysięcy m. sześc. nasypów kolejowych.

Był to pierwszy etap gigantycznej pracy. Następnie na terenie, obejmującym 132 000 m^2 powierzchni przy 637 metrach długości linji brzegowej przystąpiono do właściwych robót portowych.

Wybetonowano 210 metrów nadbrzeża, umożliwiając przy niem ładowanie dwu statków jednocześnie. Wybudowano poza wybrzeżem betonowem dwa pomosty przeładunkowe, umożliwiając ładowanie przy każdym z nich dodatkowo dwu statków. Port dzięki temu może jednocześnie obsługiwać 6 statków, a liczba ich wzrośnie jeszcze o dalsze dwa po wybudowaniu w ciągu sezonu nadchodzącego trzeciego pomostu.

Dla ułatwienia przeładunku bezpośrednio z wagonów na statki morskie, zbudowano dla portu drzewnego około 8 klm. linji kolejowej ze stacją przetokową oraz 9 klm. linji kolejkowej z 60-ma obrotnicami i najróżniejszemi urządzeniami, usprawniającemi manipulowanie ruchem wwozowym.

Równocześnie port drzewny zaopatrzony został w odpowiednie nowoczesne urządzenia składowe. Ogólna liczba sztapli wynosi tu 1 400. Mają one pojemność około 50 000 m^3. Taką ilość drzewa przeładować w nich można miesięcznie przy jednorazowym obrocie. Roczna możność przeładunkowa wynosi z górą 600 000 m^3.

Jest to oczywiście możność teoretyczna, którą będzie można osiągnąć w miarę zwiększenia się esportu drewna polskiego i rozwoju tranzyta drewna zagranicznego przez Polskę.

Obok urządzeń przeładunkowych mamy tu poczekalnie dla robotników, kantor, magazyny pomocnicze, szopy, strażnicę—wszystko z oświetleniem elektrycznem i z wodociągiem wzdłuż placu, z hydrantami do pobierania wody przez statki i dla robotników.

Jak z powyższego wynika budowa portu drzewnego w Gdyni, pierwszorzędnie wyposażonego technicznie, imponująco zakreślona co do ilości terenu i wykonana w szybkiem tempie przerasta przeciętną inwestycję w porcie naszym i daje nareszcie możność postawienia przeładunku drzewa, zajmującego pierwsze miejsce pod względem tonażu po węglu, na odpowiednim i racjonalnym poziomie. Budowa portu drzewnego to nowy i pozytywny etap dalszego uniezależniania się od eksporterów obcych. To utrwalenie pozycji eksportu drewna przez Gdynię.

Nawiązując do eksportowej działalności Pagedu Polskiej Agencji Drzewnej—trzeba zaznaczyć, że za okres swej trzyletniej działalności osiągnęła ona cyfrę 110 portów odbiorczych 23 krajów Europy, Afryki, Azji i Ameryki.

BURSZTYN I POLSKIE WYROBY Z NIEGO

Ludy nadmorskie nie znały pierwotnie wartości bursztynu. „Dopiero próżność i skłonność do przepychu"—zauważa Tacyt—„podniosły jego znaczenie w oczach ludów, ze zdumieniem patrzących na ofiarowaną zań cenę". Dotąd służył on jedynie kapłanom słowiańskim i germańskim na ofiary w postaci wonnych kadzideł, które składali swoim bogom. Stąd pochodzi niemiecka nazwa Bernstein — wówczas börnen – palić, (obec. brenen),

Już za panowania Krzyżaków, był bursztyn jak i obecnie własnością państwa. W związku z tem obowiązywało wówczas prawo, że każdego przyłapanego na nielegalnym handlo tym minerałem, powiesić należy na najbliższym drzewie.

Obecnie rząd niemiecki wydzierżawił prawo eksploatacji i zbioru bursztynu firmie Bergwerk u. Hütten A. G,

U nas jest bursztyn także własnością Państwa, od którego p. Piotr Trześniak w Gdyni wydzierżawił prawo skupu i zbioru bursztynu na czas budowy portu w Gdyni t. j. do r. 1935, zaczem zamierza p. Trześniak uruchomić własne bagry do wydobywania bursztynu.

Nasze morze nie wyrzuca bursztynu, a znaleziony czasem kawałeczek na plaży, jest wypłukany z brzegu. Troszkę bursztynu wyłowią rybacy, lecz wszystkiego razem jest tak mało, że nawet najmniejszy warsztat oparty o tę produkcje, nie może egzystować.

W Prusach za znaleziony lub wyłowiony bursztyn dzierżawca płaci tylko znaleźne, w postaci kilkudziesięciu fenigów od kilograma.

Ponieważ u nas podaż jest mała, nasze władze unormowały to w ten sposób, że znalazcom p. P. Trześniak płaci pełną wartość za dostarczony bursztyn, która wynosi:

w kawałk.	do 20 gram.	25 zł	za 1	kg.
„	od 21-40 „	50 zł	„ 1	„
„	od 41-60 „	70 zł	„ 1	„
„	od 61-70 „	115 zł	„ 1	„
„	od 81-100 „	200 zł	„ 1	„
„	od 101-200 „	250 zł	„ 1	„
„	od 201-500 „	350 zł	„ 1	„

Grubsze kawałki według ugody. Cena ich może wynosić do 600 zł. za 1 kg.

Skupywanie i zbieranie bursztynu odbywa się pod ścisłą kontrolą Urzędu Morskiego a wszelki obrót t. j. skupywanie i sprzedawanie sur. bursztynu bez posiadania do tego uprawnienia, jest sądownie ścigane i surowo karane.

* * *

Ciężar gatunkowy naszego] bursztynu waha się pomiędzy 1.040—1.100 — „klar" jest najcięższy, biały najlżejszy; twardość 2—3. Załamanie się światła bursztynu klarownego w. g. pomiarów Pulfricha refraktometrem wykazuje $n_a = 1.54063 — n_F 1.554.34$. Przez potarcie o sukno (bursztyn musi być oszlifowany), elektryzuje się ujemnia tak, że przyciąga kawałeczki papieru, słomy itp. Własności przyciągania nie są specjalnością tylko bursztynu, gdyż posiadają je także inne ciała, zwłaszcza różne masy imitujące bursztyn. (Masy te są wykonywane w Niemczech, a przerabiane u nas, i sprzedawane masowo na naszem wybrzeżu, za prawdziwy bursztyn). Rzeczy z bursztynu sztucznego są podobne do bursztynu naturalnego tak długo, *póki nie zoksyduje na brudno czerwono*, co dzieje się dosyć szybko.

Bursztyn succinit topi się przy 350° do 380° C., poddany suchej destylacji rozkłada się na: substancje żywiczne (kolofon rozpuszczany w alkoholu; służy do wyrobu lakierów), kwasy żywiczne, oleje żywiczne i kwas bursztynowy (kwas organiczny dwuzasadowy o wzorze $C_4 H_6 O_4$, krystalizuje bezbarwnie, topi się przy 182° C., silna trucizna, służy do lekarstw barw, jako dodatek do topienia specjalnych metali itd).

LLOYD BYDGOSKI, SP. AKC. BYDGOSZCZ

GDAŃSK — GDYNIA — WARSZAWA

Egzystuje jako Spółka Akcyjna od r. 1891 i jest najstarsze przedsiębiorstwo uprawiające żeglugę rzeczną z siedzibą Zarządu w Bydgoszczy. W Gdańsku i w Warszawie Towarzyst. posiada własne Oddziały, prócz tego Agentury w Gdyni, Tczewie, Grudziądzu, Toruniu, Włocławku i Płocku, co daje możność sprawnego wykonywania transportów rzecznych do wszystkich portów, położonych nad Wisłą, Brdą i Notecią.



Siedziba towarzystwa transportowego Lloyd Bydgoski w Bydgoszczy

Spółka Akcyjna Lloyd Bydgoski posiada największy tabor towarowo-holowniczy na Wiśle, Brdzie i Noteci, zastosowany do przewozu różnych towarów tak masowych jak i drobnicowych. Towarzystwo dysponuje własnym taborem, składającym się z 16 holowników i 18 barek o pojemności ca. 12.000 ton, i niezależnie od własnego taboru dzierżawi jeszcze barki od szyprów celem wykonywania transportów.

W Kapuścisku—Małem koło Bydgoszczy Towarzystwo L. B. posiada port przeładunkowy oraz własną bocznicę kolejową dla przeładunku towarów masowych z wagonów na barki, lub odwrotnie, prócz tego posiada tamże stocznię do budowania i naprawiania statków i barek dla własnego użytku oraz dla innych.

Celem składowania przesyłek Spółka Lloyd Bydgoski posiada również własne obszerne magazyny w Gdańsku, Bydgoszczy i Warszawie.

Towarzystwo Akcyjne Lloyd Bydgoski wykonuje transporty wodne wszelkich towarów, a morzem w górę Wisły: ekstrakty garbarskie, tłuszcze jadalne i techniczne, oleje, śledzie, mąka, ryż, skóry, chemikalja, metale, cyna, blacha, miedź, drzewo korkowe i egzotyczne, szerlak, wosk, siarka, żywica, kauczuk, kabel, muszle, towary kolonjalne i t. p., zaś w dół Wisły: zboże, mąka, cukier, soda, drzewo i t. p.

W roku 1934 przetransportowano przez Lloyd Bydgoski ogółem ca. $^1/_4$ miljona ton różnych towarów, w tem ca. 61 000 ton i z Gdyni.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI MIASTA GDYNI

Komunalna Kasa Oszczędności miasta Gdyni rozpoczęła swą działalność z dniem 1-go maja 1926 r. jako „Miejska Kasa Oszczędności", w 1927 r. została zmieniona nazwa na „Komunalna Kasa Oszczędności miasta Gdyni w Gdyni".

Organizacja Kasy została powierzona p. Franciszkowi Linkemu obecnemu Dyrektorowi i zastępcy Naczelnika Zarządu Kasy.

Komunalna Kasa Oszczędności była pierwszą finansową placówką na terenie miasta Gdyni i ciesząc się zaufaniem społeczeństwa, oraz przez racjonalną gospodarkę i przemyślaną politykę finansową zozwinęła się w nadzwyczaj szybkiem tempie.

Dowodzą tego obroty, które z 6.800.000 zł. z roku 1926 wzrosły do kwoty 218.000.000 zł. w 1933 r. W obecnym roku per 1.VIII. wynoszą kwotę zł. 155.000.000.

Kasa w miarę możności dążyła do zaspokojenia potrzeb kredytowych przeważnie na cele gospodarcze, a później w miarę wzrastania środków obrotowych do udzielania kredytów kupcom, przemysłowcom i rzemieślnikom, oraz do popierania budownictwa na terenie miasta.

Główna jednak uwaga i wysiłek Zarządu zwrócone były na popularyzację idei oszczędności.

Wkłady oszczędnościowe i lokaty wynoszące w roku 1926 sumę zł. 65.884,81 obecnie przekraczają kwotę zł. 5.000.000.

Dla dogodności publiczności wyjeżdżającej i przyjeżdżającej koleją lub okrętem Kasa posiada 3 kantory wymiany walut obcych i dewiz, jeden na dworcu kolejowym przy ulicy Portowej i na dworcu morskim, które obsługują obce statki emigrantów i reemigrantów.

Prowadząca w ten sposób z jednej strony propagandę idei oszczędnościowej udzielająca z drugiej strony pomocy kredytowej K. K. O. stała się poważnym czynnikiem finansowo-gospodarczym na terenie budującego się portowego miasta Gdyni, odgrywając niemałą rolę zarówno wśród społeczeństwa młodego miasta Gdyni, jak i dla jego zarządu administracyjnego.

ROLA K.K.O. MIASTA GDYNI W PODNOSZENIU ŻYCIA GOSPODARCZEGO NA TERENIE GDYNI

Zwiedzając Wystawę Przemysłowo-Rzemieślniczą w Gdyni oglądamy też interesujące stoisko Komunalnej Kasy Oszczędności m. Gdyni w Gdyni, które ulokowane jest w obszernej sali na piętrze tuż u wejścia na Wystawę. Zwracamy uwagę na pomysłowe *nowoczesne ujęcie dekoracji stoiska*, przyciągające wzrok każdego kto się w pobliżu znajdzie. W stoisku tem za uważymy przedewszystkiem foto-montaże, ilustrujące *rozwój tej instytucji*, który podobnie jak i Gdynia *odbywa się w tempie doprawdy iście amerykańskiem.* Na jednej z plansz przedstawiono foto-montaż gmachu, jaki w roku powstania a więc w r. 1926 instytucja ta zajmowała, dalej widzimy już większy gmach własny przy zbiegu ul. Świętojańskiej i 10-Lutego zajmowany od roku 1932 po dzień dzisiejszy, który swym *reprezentacyjnym wyglądem przyczynia się do podniesienia nowoczesnego charakteru*

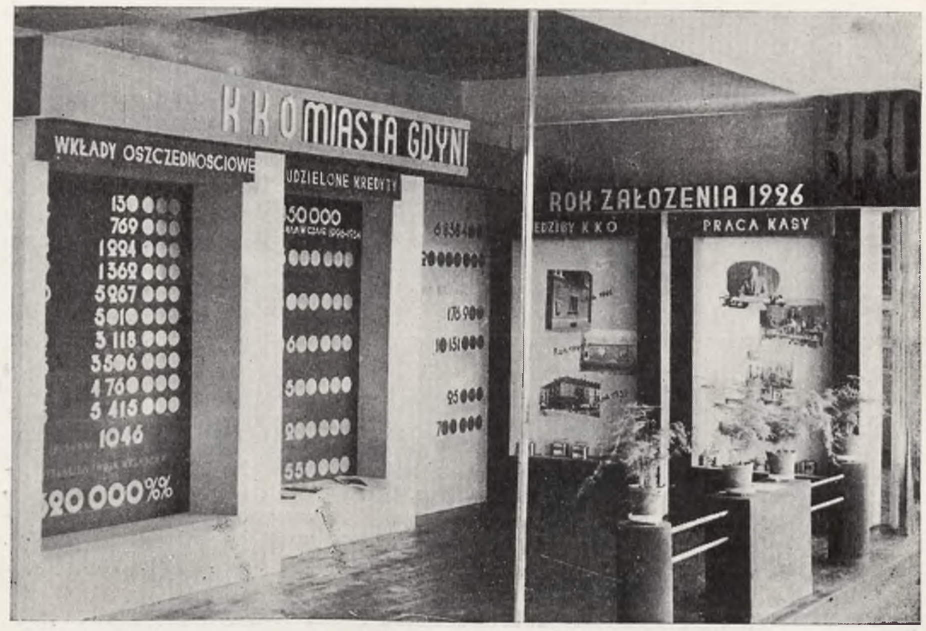
budownictwa m. Gdyni. Inny fotomontaż pokazuje nam podobiznę prezesa Komitetu Wystawy Przemysłowo-Rzemieślniczej oraz naczelnego dyrektora K. K. O. m. Gdyni *p. Franciszka Linke'go* który dzięki dużej znajomości i energji na tem stanowisku przyczynił się walnie do rozkwitu K.K.O. stawiając instytucję tę *na czołowe miejsce wśród innych komunalnych kas oszczędności w Polsce.*

Dalsza część stoiska podaje nam szereg cyfr, *cyfr niezmiernie* wymownych, w sposób dobitny wykazujących, jaką rolę K.K.O. m. Gdyni odegrała przedewszystkiem w podniesieniu Gdyni do poziomu, na którym się obecnie znajduje. Z ciekawych zestawień tych cyfr dowiadujemy się, iż gdy w roku powstania a więc 1926 wkłady oszczędnościowe K. K. O. m. Gdyni wynosiły zaledwie 130.000 zł. to w 1930 r., a więc już w roku kryzysu podniosły się aż do 5.267.000 zł. zaś *w 1935 r. wynoszą 5.415.000 zł. stale tendecję wzrostu.* Dalej widzimy napis, że K. K. O. poważnie rozwinęła też dział skarbonek, których jest obecnie w tej instytucji 1046 (tysiąc czterdzieści sześć sztuk) zaś o powadze sum przechodzących przez K. K. O. m. Gdyni najlepiej zaświadczyć może suma wypłaconych procentów, które od chwili powstania K.K.O. aż do roku ubiegłego dosięgły sumy 1.320.000 zł.

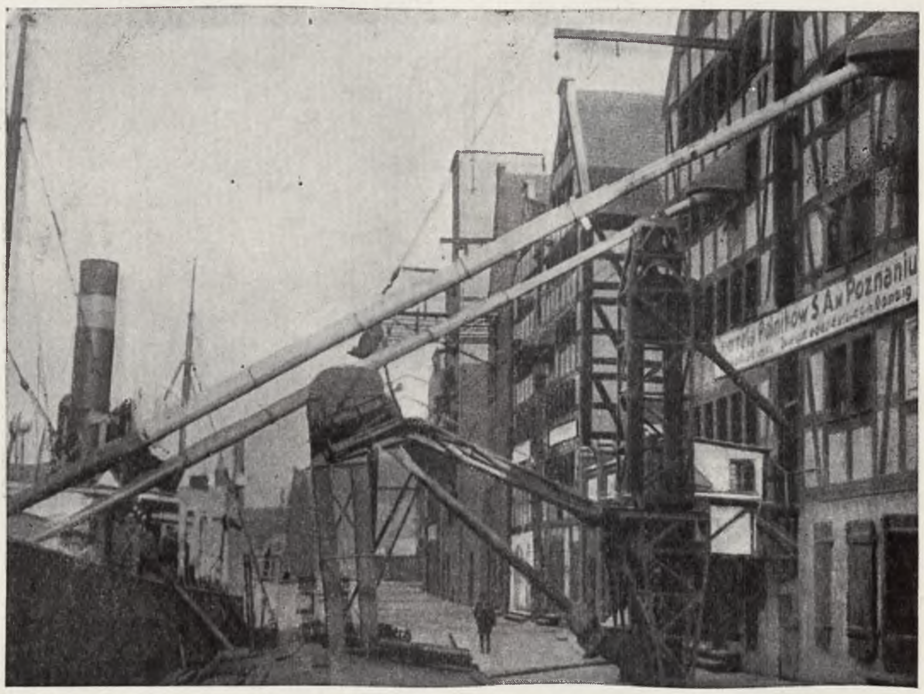
K. K. O. m. Gdyni bierze żywy udział w udzielaniu kredytów na zdrowych podstawach, przyczyniając się w znacznym stopniu do podniesienia życia gospodarczego miast na różnych odcinkach, które bez pomocy tej placówki niejednokrotnie mogłyby się znaleźć w sytuacji bardzo trudnej. I tak n. p. K. K. O. Gdyni udzieliła od roku 1926 do 1934 r. kredytów m. in. przemysłowi 16.000.000 zł., handlowi 13,000.000 zł. rzemiosłu 5.000.000 zł. itp.

Zwracamy jeszcze uwagę w stoisku K.K.O m. Gdyni na wystawie na inne również charakterystyczne dla działalności tej placówki finansowej wymowne cyfry, a więc: obrotów w r. 1926 dokonano na 6.384.000 zł. zaś w r. 1934 na 220.000.000 zł., rozpiętość tych dwuch sum podkreślamy. *Również i sumy bilansu uległy we wzmiankowanym okresie czasu podobnemu wzrostowi:* gdy w r. 1926 wynosiły 176.900 zł. w r. 1934—10.131.000 zł. Na koniec kapitał własny z 25.000 w r. 1926 podniósł się do 700.000 zł. w r. 1934.

K. K. O. m. Gdyni życzymy dalszego pomyśluego rozwoju, który stanie się chyba też udziałem tych, którym ona kredytów udziela, a więc zainteresowanym jest w niem i w znacznym stopniu i polski rzemieślnik.



Kiosk Komunalnej Kasy Oszczędności m. Gdyni na Wystawie Przemysłowo-Rzemieślniczej w Gdyni



Siedziba Gdańskiego oddziału przy ul. Milchkannengasse 33/34 w Gdańsku Centrali Rolników S. A., posiadającej swą główną siedzibę w Poznaniu



WOJNA O KOLONJE. NAJAZD WŁOCHÓW NA ABISYNJĘ



Minister spraw zagranicznych Francji Lawal, po niedawnem zawarciu przez Włochów przyjaźni z Francją z trudnością popiera sprzeciw Ligi Narodów



Cesarz Abisynji Haile Sellassie prowadzi taktykę traktatową, zbroi swoją armję, unika decydujących bitew i studzi zapał Włochów, wciągając ich w głąb pozbawionej bitych dróg, większej, niż 3 królestwa włoskie Abisynji



Szef rządu włoskiego Benito Mussolini, który zorganizował najazd armji włoskiej na Abisynję

Abisynja zwróciła się o sprawiedliwość do Ligi Narodów jako „sumienia ludzkości", jako instytucji, której jest takim samym członkiem jak Włochy i która może wobec napastnika zastosować sankcje karne.

Liga Narodów dotychczas mocą ogólnej uchwały należących do niej państw zastosowała sankcje gospodarcze i finansowe. Najbardziej wpływową inicjatorką tych sankcji jest Angja.

Włoska ekspansja kolonjalna w Afryce zagraża interesom angielskim i autorytetowi Anglji śród narodów kolorowych, coraz bardziej wrogo nastawionych wobec niesprawiedliwości i zachłanności rasy białej.

Włosi idący z gazami trującemi i kulami dum-dum tłómaczą Europie, że są pionierami kultury śród dzikich, są rzecznikami interesów rasy białej i wielkiego frontu faszystowskiego, któremu grozi połączony front 3 i 2 międzynarodówki i tworzące się ponadnarodowe prawo.

Abisyńczycy również są chrześcjanami. Papież nie zdobył się dotychczas na energiczne przeciwstawienie najazdowi temu i rozbojowi, na użycie najsilniejszych środków moralnych, jakiemi rozporządza: klątwy, którą tak często grożono królom polskim, gdy nie chcieli podporządkować się polityce Rzymu.

Czyżby przykazanie „nie zabijaj, nie kradnij" w nowoczesnych interpretacjach zwężało zakres obowiązywania wobec rozszerzania nakazu „co cesarskie, oddaj cesarzowi", czyli w danym wypadku Mussoliniemu. Czyżby rozszerzanie wyznań chrześcjańskich w ludzkości polegało na niegłoszeniu tam, gdzie zachodzi największa potrzeba, nakazów chrześcjaństwa?



Anglja w związku z wojną włosko-abisyńską ześrodkowywuje na morzu Śródziemnem na Malcie, przy Gibraltarze i Aleksandrji swoją siłę zbrojną morską. Angielskie okręty wojenne u wybrzeży Egiptu

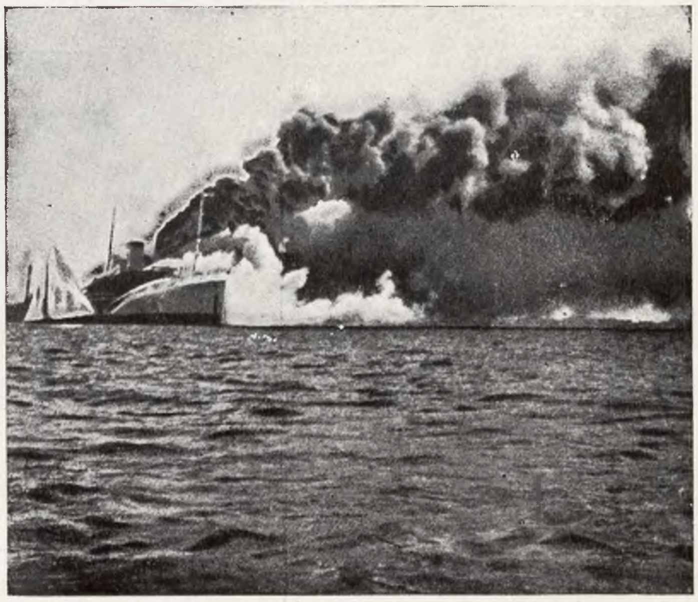


Obok charakterystycznego domku etjopskiego, żołnierze abisyńscy zapoznają się z manewrowaniem armatami przeważnie pochodzenia angielskiego



„Konnica“ abisyńska na wielbłądach

Najazd w stylu Juljusza Cesara, faszystów na Abisynję mo żeby przeszedł bez większego wrażenia, gdyby był sto lat temu kiedy nie istniała Liga Narodów, kiedy Anglicy mniej może byl wrażliwi na zakusy kolonjalne obcych narodów, kiedy solidarność narodów kolorowych wobec wyrządzanych im krzywd była mniej powszechna i mniejsze miał wpływy w kształtowaniu spraw świata „szary człowiek“.



U wybrzeży Egiptu na redzie pod Aleksandrją, skutkiem wybuchu z niewiadomej przyczyny, spłonął luksusowy pasażerski okręt „Ausonia“. Egipcjanie wrogo odnoszą się do zaborczości Włochów

N O W E C Z A S O P I S M O

Ż Y W I A

POEZJA, SZTUKA CZYSTA I STOSOWANA

Coraz wyraźniej daje się odczuwać w Polsce brak estetycznego wydawnictwa, które byłoby zwierciadłem najbardziej znamiennych i dostojnych przejawów w poezji i sztuce spółczesnej, zwierciadłem myśli, szukających w dziełach sztuki swego doskonałego wyrazu. Szereg polskich wydawnictw, poświęconych sztuce wyłącznie, zakończył swój heroiczny żywot.

Pragnąc w czasach dla wydawnictw najtrudniejszych tę lukę wypełnić, grupa osób przystępuje do zorganizowania czasopisma pod nazwą, zaczerpniętą z przedwiecznej naszej poezji: „Żywia“.

„Żywia“ będzie zamieszczać aktualne wiadomości ze świata literatury, ilustracje dzieł malarstwa, rzeźby, architektury, omawiać dostojne przejawy artystycznych widowisk i sztuki stosowanej.

„Żywia“ ma się ukazywać w formacie zbliżonym do „Floty Polskiej“, z barwnemi ilustracjami na kredowanym papierze pod redakcją przewodniczącego Słowiańskiego Tow. Literatów Radosława Krajewskiego, byłego redaktora „Gospody Poetów“, „Dworu i wsi“, „Stolicy“. Adres redakcji Plac Dąbrowskiego 8, I p., Warszawa.

PLAN WOLNEGO M. GDAŃSKA I PORTU GDAŃSKIEGO



Zarząd portu gdańskiego, składający się z przedstawicieli w. m. Gdańska i Rządu Polskiego, coraz bardziej przystosowuje port ten do wymagań życia gospodarczego Polski

MUSUMECI I SOIŃSKI
sp. z ogr. odp.
IMPORT OWOCÓW POŁUDNIOWYCH
GDYNIA, UL. MŚCIWOJA 10. TEL. 35-05

TIMBER-TRANSIT
G. m. b. H., DANZIG
Representatives of
LEOPOLD BEHRMAN, LONDON E. C. 2
FINSBURY PAVEMENT HOUSE

HANS EGGENTHALER
Agent drzewny (drewna)
wszelkich gatunków drewna
GDAŃSK, REIBAHN 6
Tel. 271-80, 271-70, adr. telegr.: EGGWOOD

RESTAURACJA PASZTECIARNIA A. STEPACKI
Skwer Kościuszki przy kinie „Bajka“
GDYNIA
Wykwintna kuchnia polsko-litewska, rosyjska i francuska
Specjalność: zakąski, delikatesy, pieczywo (pierożki—pierogi—kulebiaki).
Przyjmuje się zamówieuia na przyjęcia prywatne i oficjalne. — Codzienne dania barowe i a la carte. — Wyborowe napoje krajowe i zagraniczne. — Winiarnia na dole

JAKÓB MUNWES
GDAŃSK, WEIDENGASSE 31
Tel. 255-33, 277-24
EKSPORT. IMPORT. PAPIER. TEKTURA

JUL. HERMAN & C°
DOM HANDLOWO-EKSPEDYCYJNY
sp. z ogr. odp.
CENTRALA W WARSZAWIE ROK ZAŁ. 1855
ODDZIAŁ W GDYNI
ul. JANA Z KOLNA 2, Tel. 1258
EKSPEDYCJA, CLENIE, MAGAZYNOWANIE

J. ISLER i S-ka
OWOCE POŁUDNIOWE
I ZIEMIOPŁODY
sp. z o. o.
GDYNIA, TEL. 14-43

ANTONI CZOSKA
GDYŃSKI SKŁAD KAWY
HANDEL WIN, WÓDEK, TOW. KOLONJALNE
ul. Starowiejska 9
GDYNIA, TEL. 1554

GDYŃSKIE TOW. HANDLOWE
„GETEHA”
GDYNIA, STAROWIEJSKA. Tel. 1429 i 1469
ARTYKUŁY ŻELAZNE,
TECHNICZNE I BUDOWLANE

DOM SPEDYCYJNY „RAWA”
właśc. Władysław i Teodor Szmańda
GDYNIA, ul. Władysława IV 22. Tel. 14-85
Zwózki, Ekspedycja, Magazynowanie, Inkaso. Specjalność: Przeprowadzki własnemi wozami meblowemi i samochodami. Stała komunikacja samochodami
GDYNIA—GDAŃSK

„PRZEWÓZ”
BIURO SPEDYCYJNE
sp. z ogr. odp.
ODDZIAŁ W GDYNI

STEFAN SKARPLIK
HURTOWNIA SZKŁA I LUSTER
GDYNIA
ul. Świętojańska 59. Telefon 22-11

THE WOOD EXPORT TRADING Co
G. M. B. H.
GDAŃSK, St. MICHAELSWEG 83B
TELEGRAMS: WETCO, GDANSK. TEL. 25008
EXPORTERS OF POLISH SOFTWOOD

„WARTA“ TOWARZYSTWO EKSPEDYCYJNE
Sp. z o. p.
GDYNIA, Starowiejska 7,
WARSZAWA, Zgoda 12,
GDAŃSK, Langermarkt 19

Silva Sägewerk
G. M. B. H.
SPECJALNOŚĆ FORNIERY
GDAŃSK, NEHRUNGERWEG 1, Tel. 224-61

Fischer Nickiel, Danzig
Hoppengasse 26—28
WYROBY ASBESTOWE I GUMOWE
Wyrób olejów i tłuszczów technicznnch
Armatury do maszyn i kotłów parowych



DRUKOWANO NA KUNSTDRUKU MIRKOWSKIEJ FABRYKI PAPIERU

Klisze wykonano w Zakładzie Chemigraficznym St. Kwiatkowski „Grafia", tel. 11-57-49, Dzielna 5, Warszawa.

Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA" rocznie, t. j. za 6 zeszytów, — zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczenie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 9, 1 p. Konto w P.K.O. 25.110.

Redakcja i Administracja czynna jest od godz. 3-ej do 4-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., 1/2 350, 1/3 250, 1/4 200.

Dyrektor wydawnictwa: *E. Lindner*. Redaktor i wydawca: *Radosław Krajewski*.

Druk. M. GARASIŃSKI. Warszawa